Novità Svelata la **Suzuki Swift** con il 3 cilindri mild hybrid

AUTOMOBILISMO

NUMERO 1 • GENNAIO 2024 • MENSILE • ANNO 40 • 5,50 EURO • AUTOMOBILISMO.IT

Anteprima
Le TOYOTA del futuro non saranno solo elettriche

Epoca
FIAT COUPÉ compie 30 anni

Prova
RENAULT ESPACE E-TECH
Un salotto per sette

ISSN 0394-0128
p.i 10/01/2024
40001
9 770394 012002

MERCEDES-AMG SL 63S E PERFORMANCE

L'unione fa la forza: V8 + elettrico = 816 CV e 1.420 Nm

Primo contatto
GWM WEY 03

Il SUV cinese plug-in con 136 km di autonomia in modalità elettrica

Pasticcio all'europea

Ormai ci ho fatto il callo: dopo i servizi sui vari festeggiamenti di inizio anno in ogni parte del mondo, tra le prime notizie diffuse dai media non manca mai all'appello l'aumento dei pedaggi autostradali, una consuetudine a cui ci siamo rassegnati nonostante siamo arrivati al punto in cui, in alcune tratte, il costo del pedaggio supera abbondantemente quello del carburante consumato.

Mi ha invece lasciato l'amaro in bocca l'obbligo, a partire dal 28 dicembre, di assicurare anche le auto custodite all'interno di aree private. In questo caso non si tratta di una legge italiana, ma di un decreto che recepisce la direttiva 2021/2118 del Parlamento europeo in materia di Responsabilità Civile Auto. La ratio, almeno secondo il legislatore, sarebbe quella di tutelare le vittime di incidenti provocati da veicoli privi di copertura. Una decisione difficile da comprendere e soprattutto da accettare dal mio punto di vista, perché sarebbe un po' come dire: "Non applico pene più severe e controlli più intensi e accurati per punire più duramente chi circola non rispettando la Legge, ma obbligo chi non usa realmente l'auto e la custodisce in un luogo privato a pagare inutilmente un ulteriore balzello, che si somma alla tassa di possesso, da corrispondere anche in caso di mancato utilizzo del veicolo".

Ma non è tutto, perché a rendere ancora più assurda e difficile da attuare questa direttiva è il capitolo deroghe, che esenta dall'obbligo assicurativo i veicoli "non in grado di circolare", portando come esempio i mezzi "privi di motore", oppure quelli che "necessitano di assistenza di un altro veicolo per muoversi". Benissimo, è quindi sufficiente rimuovere la batteria o un componente vitale per il funzionamento dell'auto per non dover obbligatoriamente stipulare una polizza assicurativa?

Ma soprattutto, come verificare che effettivamente un veicolo non sia in grado di marciare? Sono esentati inoltre anche i mezzi sottoposti a sequestro o fermo amministrativo, una deroga in evidente contrapposizione con la volontà di tutelare le vittime di sinistri causati da veicoli privi di copertura. Concludo parlando della possibilità di sospensione dell'assicurazione, che è stata estesa da 6 a 10 mesi, ma anche in questo caso la contraddizione non manca: la sanzione per la guida di un veicolo totalmente privo di assicurazione resta di 866 euro, ridotti a 606 in caso di pagamento entro 5 giorni, mentre chi circola con la polizza sospesa è soggetto a un'ammenda di 1.299 euro, ridotta a 909 euro in caso di pagamento tempestivo.

Insomma, questa volta più che di un pasticcio all'italiana si può parlare di un pasticcio all'europea, anche se i dati dell'Ivass (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni) segnalano a ottobre 2023 un aumento del 7,9% del costo medio delle polizze. Quindi, per noi italiani, al danno si aggiunge anche la beffa.

Fabio Suvero

SOMMARIO

gennaio 2024

12

16

54

66

76

90

124

140

148

160

182

AUTOMOBILISMO

1

GENNAIO 2024

MENSILE - ANNO40

Via Polonia, 7 | 20157 Milano
Tel 02 40 32 11 00
redazione@automobilismo.it
www.automobilismo.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Federico Aliverti

CAPOREDATTORE
Fabio Suvero

HANNO COLLABORATO
Andrea Brambilla
Mario Ciaccia
Vittorio Falzoni Gallerani

FOTOGRAFI
Alberto Cervetti
Beppe Vertemati
Cristina Pertile
Thomas Maccabelli

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE
Andrea Prati

COORDINAMENTO TECNICO
Alberto Origgi

Stampa: TIBER Spa - Via della Volta, n. 179 - 25124 Brescia Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301.
Distributore per l'estero: SO.DI.P. SpA, via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo(MI) - Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269 e-mail: sies@sodip.it - www.siesnet.it Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, LO/MI .

Iscrizione al ROC n. 35102 del 01/10/2020

Amministratore unico - Noemi Tedeschi
Direttore Generale - Enzo Lucibello

NUOVA IMMAGINE DI MARCA PER OLTRE 1.000 PUNTI VENDITA **DACIA**

Sono più di 1.000 le concessionarie Dacia in oltre 30 Paesi che hanno già adottato la nuova immagine di marca. L'obiettivo è di aggiornare i saloni in previsione del lancio della nuova Duster previsto a giugno 2024. Visto dall'esterno, lo stile delle concessionarie è semplice ma visibile e impattante, mentre all'interno, gli elementi grafici e l'identità sono di forte personalità. I nuovi allestimenti degli interni, eco-responsabili e versatili, sono stati inoltre pensati per offrire una esperienza cliente il più possibile vicina ed appagante, riconfermando i valori di Dacia, che possono essere riassunti in essenzialità, concretezza, robustezza, vocazione all'outdoor e rispetto dell'ambiente.

IL FUTURO CENTRO R&D **HYUNDAI**

Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH (HMETC), hub delle operazioni di ricerca e sviluppo di Hyundai Motor Group in Europa, ha avviato i lavori per la costruzione di un nuovo avanzato centro di ricerca e sviluppo, con apertura prevista nel 2025. Situato nella regione metropolitana del Reno-Meno in Germania, il nuovo centro R&D sarà un'ulteriore testimonianza concreta dell'impegno di Hyundai Motor Group nei confronti di innovazione, creatività e responsabilità ambientale, creando al contempo nuovi posti di lavoro in Europa. Con una superficie di 25.000 metri quadrati, il nuovo edificio consentirà di raddoppiare lo spazio attualmente a disposizione per gli uffici e i laboratori di ricerca di HMETC. Il nuovo centro R&D integrerà design ad alta efficienza energetica e sistemi avanzati a energia rinnovabile, in linea con la missione del Gruppo di ridurre l'impatto ambientale e di promuovere soluzioni a emissioni zero.

ALFA ROMEO ANNUNCIA LA TERZA EDIZIONE DEI TRIBE DAYS

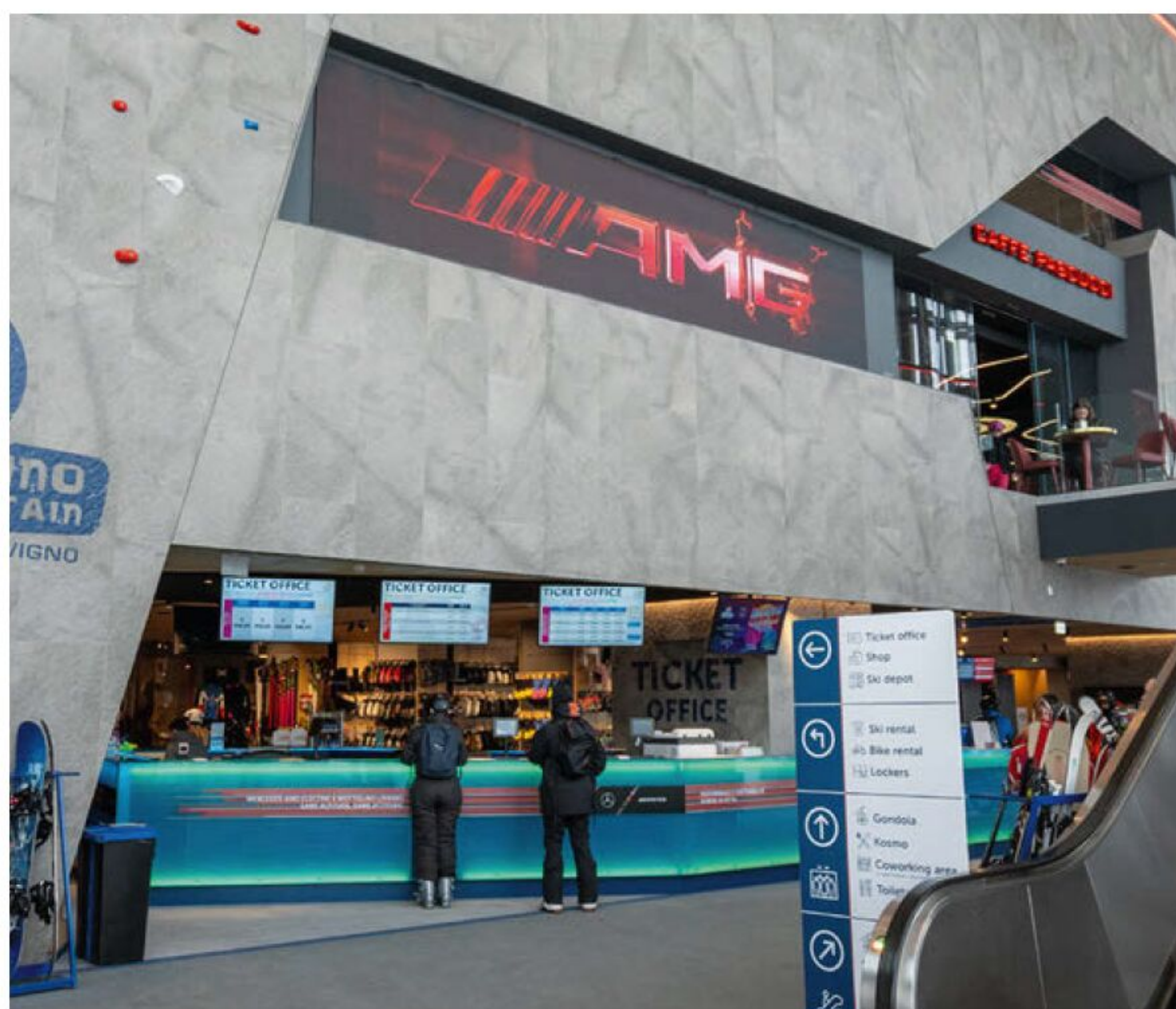
TRIBE DAYS
3° EDITION
5-6 OCTOBER 2024
MUGELLO CIRCUIT
mugello circuit

La terza edizione dei Tribe Days si svolgerà presso l'iconico circuito del Mugello il 5 e 6 Ottobre 2024. Si tratta di un evento unico rivolto a tutti gli appassionati del mondo auto, alfisti e non, club, collezionisti, appassionati, semplici curiosi accomunati dalla passione per il marchio Alfa. Dopo il grande successo di pubblico nella prima edizione del 2022, (Balocco, Arese, Monza durante il Gran Premio di F1) e della seconda nel 2023 (Circuito di Le Mans durante Le Mans Classic), la 3° edizione, nel Circuito del Mugello, fortifica il legame tra Alfa Romeo e i suoi appassionati. Per manifestare la propria volontà di partecipazione è già possibile lasciare il proprio contatto sul sito Alfa Romeo.

RENAULT RINNOVA LA VETRINA SUGLI CHAMPS-ÉLYSÉES

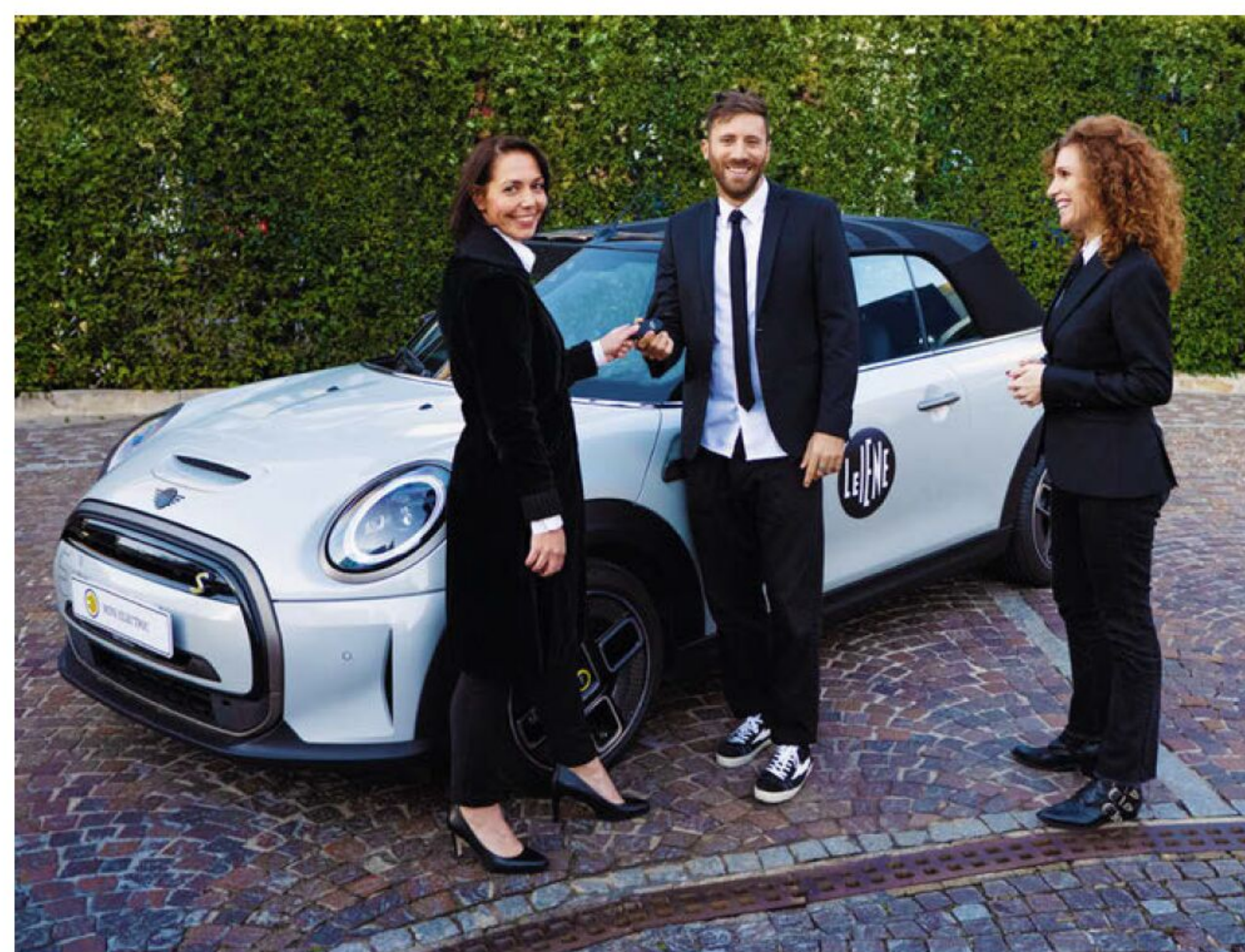
Renault è stata la prima Casa automobilistica ad aver creato uno showroom nel 1910 su Avenue des Champs-Élysées, a Parigi, per ricevere i clienti in occasione del Salone dell'Auto che, a quei tempi, si teneva al Grand Palais. Dal primo showroom a inizio secolo a l'Atelier Renault nel 2000, passando per il Pub Renault del 1962, l'avventura di Renault è quindi storicamente associata alla sua presenza sugli Champs-Élysées. In concomitanza con il rinnovo del contratto di locazione per altri 12 anni, oggi Renault intende rivoluzionare il suo showroom situato nel viale più bello del mondo e sostenere il progetto di ristrutturazione. Gli obiettivi principali sono quelli di offrire uno sguardo diverso sulla mobilità del futuro e consolidare il rapporto esclusivo di Renault con i suoi clienti. In particolare, è qui che sarà ospitata una mostra permanente di 18 veicoli e un'agorà nel centro della struttura, in cui si svolgeranno conferenze, esposizioni temporanee ed eventi in diretta streaming. I visitatori ritroveranno anche la boutique fisica dei prodotti di merchandising the originals renault store e potranno accedere al ristorante, la cui terrazza sarà riaperta, dando la possibilità di ospitare fino a 154 clienti (all'interno e all'esterno). Infine, l'edificio e i suoi spazi potranno essere utilizzati da terzi per l'organizzazione di eventi.

FERRARI PREMIATA PER LA VITTORIA A LE MANS

In occasione dell'attribuzione dei Caschi d'Oro di Autosprint e dei Volanti ACI per la stagione 2023, Ferrari ha ottenuto i riconoscimenti per la straordinaria vittoria alla 24 Ore di Mans e per i risultati di prestigio nel FIA WEC. Hanno ritirato i premi Antonello Coletta, Global Head of Endurance e Corse Clienti; i piloti Alessandro Pier Guidi, Antonio Giovinazzi, Antonio Fuoco, protagonisti dell'annata con le 499P del team Ferrari – AF Corse. Giancarlo Fisichella, Ambassador Driver della Casa di Maranello, insieme a Tommaso Mosca, ha invece ricevuto un riconoscimento per la vittoria del Campionato Italiano GT Endurance; i risultati ottenuti in carriera, inoltre, sono valsi al pilota romano il Casco Legend di Autosprint. Riconoscimenti speciali anche a Marco Pulcini ed Eddie Cheever III, vincitori con la Ferrari 296 GT3 del titolo di classe Pro-Am nell'International GT Open.

INAUGURATO A LIVIGNO IL LUXURY HUB DEL **MOTTOLINO FUN MOUNTAIN**

I modelli high performance, 100% elettrici, firmati AMG sono i protagonisti del nuovo Luxury Hub inaugurato da Mercedes-Benz Italia a Livigno, all'interno del Mottolino Fun Mountain. Un nuovo punto di riferimento per i fan della Stella che unisce lo spirito pionieristico della prima ski area italiana a credere e investire nella disciplina del freestyle con il dinamismo e la sportività della gamma firmata Mercedes-AMG, che porta nel cuore della Valtellina, in collaborazione con il suo dealer partner Autotorino spa, la sua espressione più sostenibile e, al tempo stesso, performante.

RIAPERTO A COURMAYEUR LO SPAZIO **BMW**

BMW Italia rinnova per la stagione invernale 2023/2024 lo Spazio BMW di Courmayeur, un luogo dedicato all'esperienza del brand, alla cultura, al lifestyle e all'innovazione. Situato nella lounge del Grand Hotel Royal e Golf di Courmayeur, questo esclusivo spazio rimarrà aperto fino ad aprile 2024, offrendo una serie di eventi lifestyle e presentazioni dei nuovi modelli BMW, a partire dalla nuova BMW X2, l'auto che per prima ha introdotto il concetto di Sports Activity Coupé (SAC) nel segmento delle compatte premium e ora, con la seconda generazione, è ancora più unica, sportiva e innovativa, anche nella variante completamente elettrica BMW iX2. La presenza di BMW a Courmayeur si completa con la sponsorizzazione della Scuola Sci e Snowboard Courmayeur, rafforzando l'impegno del brand nella promozione dello sport come parte integrante di uno stile di vita sano e dinamico.

"LE IENE" VIAGGIANO IN **MINI**

Sono state consegnate 9 Mini per supportare il team del programma televisivo Le Iene nell'attività di inchiesta sul territorio. La consegna delle chiavi è avvenuta alla presenza di Federica Manzoni, Head of Mini Italia e Veronica Ruggeri e Nicolò de Devitiis delle Iene. È stata l'occasione per sancire simbolicamente una collaborazione che rende Mini l'auto partner ufficiale per la nuova stagione del programma. La collaborazione prevede infatti il supporto di una flotta di auto che Le Iene utilizzano per realizzare i servizi, gli appostamenti, le inchieste, accompagnando così tutta la nuova edizione del programma in onda il martedì sera su Italia 1.

SKODA ENYAQ MY 2024

Enyaq ed Enyaq Coupé si rinnovano, con qualche dettaglio estetico differente, ma soprattutto grazie al rinnovato powertrain più potente ed efficiente. Il nuovo motore elettrico della versione a trazione posteriore ha ora una potenza di picco di 210 kW (60 kW più rispetto a prima) e consente a Enyaq 85 ed Enyaq Coupé 85 di accelerare da 0 a 100 km/h in 6,7 secondi, due secondi in meno rispetto alle precedenti versioni 80; l'autonomia arriva invece fino a 566 chilometri nel ciclo WLTP. Le versioni bi-motore a trazione integrale Enyaq 85x ed Enyaq Coupé 85x mantengono la potenza massima di sistema di 210 kW, con un aumento di 15 kW rispetto alle precedenti 80x e raggiungono i 100 km/h da fermo in 6,6 secondi. Enyaq 85x può percorrere fino a 538 chilometri in ciclo WLTP con una singola carica, mentre la versione Coupé aggiunge 10 chilometri più grazie alla migliore aerodinamica. Anche Enyaq Coupé RS beneficia di un aumento della potenza massima di sistema che raggiunge ora 250 kW, con il risultato di prestazioni ancora migliori in accelerazione: da 0 a 100 km/h in 5,5 secondi mentre la velocità massima resta limitata elettronicamente a 180 km/h. Grazie alla chimica ottimizzata per le celle della batteria e alla migliore gestione termica della stessa, l'autonomia massima in ciclo WLTP sale ora fino a 547 chilometri.

MERCEDES A 250E VIBES

Nata in collaborazione con Sony Interactive Entertainment Italia e realizzata in soli 50 esemplari, questa particolare Classe A offre una configurazione ispirata al brand PlayStation. Si sviluppa infatti attraverso elementi cromatici ed emozionali che accomunano i bestseller dei due brand: Classe A e la console PS5 Digital Edition. Nel dettaglio, la versione Vibes, che parte dalla A 250e Advanced Plus AMG Line, presenta una livrea in Digital White con cerchi da 18", abbinata al Pacchetto Night, sottolineato da mascherina e specchietti neri a contrasto e vetri posteriori sfumati. Gli interni si caratterizzano invece per i sedili in pelle nera e il tetto Panorama. Questa versione, in vendita esclusivamente online presso il Mercedes-Benz Store a 55.677 euro, offre un vantaggio cliente che arriva fino al 90% rispetto al prezzo delle dotazioni offerte. Inoltre, tutti i clienti che finalizzeranno l'acquisto della vettura presso la propria concessionaria Mercedes-Benz di fiducia, riceveranno la nuova console PS5 Digital Edition e una copia, in formato digitale, del simulatore di guida Gran Turismo 7.

MASERATI GRECALE TEMPESTA

Sono solo 100 gli esemplari disponibili di questa Grecale, 50 nella tinta metallizzata Nero Tempesta e 50 divisi tra le colorazioni Bianco, Blu Intenso e Grigio Lava. La versione Tempesta si distingue per nuovi dettagli sportivi come cerchi Crio da 21" specifici per questa versione, pinze freno verniciate in rosso/nero, finali dei terminali di scarico in Nero Anodizzato, differenziale autobloccante (LSD), sospensioni adattive Skyhook, pedaliera sportiva in acciaio inox spazzolato, e finitura nera del Daylight Opening (DLO). Completano il pacchetto sportivo i vetri posteriori oscurati, la telecamera panoramica a 360° e il sistema di allarme volumetrico.

JEEP COMPASS MY 24

Sono aperti gli ordini del Model Year 2024 di Jeep Compass, offerta in quattro allestimenti: Altitude, Summit, Overland e Trailhawk, con quest'ultimo per esaltare la guida in fuoristrada. Due le motorizzazioni: 1.5 mild hybrid da 130 CV associato alla trazione anteriore e plug-in hybrid con trazione integrale e due step di potenza: 130 CV da parte del motore termico + 60 CV per l'elettrico, oppure 180 CV + 60 CV. I prezzi sono di 39.900 e 43.900 euro per il modello mild-hybrid negli allestimenti Altitude e Summit, mentre la versione plug-in da 130+60 CV Altitude è proposta a 49.900 euro. Al top di gamma le PHEV da 180+60 CV, in vendita a 50.900 euro nell'allestimento Overland, mentre Summit e Trailhawk costano rispettivamente 53.900 e 54.400 euro.

RENAULT SCENIC E-TECH ELECTRIC

Arriverà in primavera la nuova Scenic elettrica, ma può essere già ordinata presso la rete di vendita Renault. L'offerta prevede 4 allestimenti e due tipologie di batterie: 60 kWh per un'autonomia fino a 430 km e 87 kWh per 625 km. La versione di accesso 170 CV comfort range in allestimento Evolution è proposta a 40.050 euro, che salgono a 41.550 per l'allestimento più completo Techno. Il modello con batteria long range e motore da 220 CV è invece proposto in 3 declinazioni: Techno (47.250 euro), Esprit Alpine (49.050 euro) e Iconic (50.450 euro).

BUROCRAZIA

Come e quando rinnovare la patente

È una delle incombenze periodiche che deve essere sbrigata con la massima cura e precisione: parliamo del rinnovo della patente B. Fino ai 50 anni d'età si fa ogni 10 anni, poi gli intervalli di tempo diminuiscono. In questo articolo vi spieghiamo tutto quello che c'è da sapere

In Italia, è cosa nota, la burocrazia è lenta e macchinosa. Tra i tanti scogli che dobbiamo superare figura tra i protagonisti la patente di guida, che deve essere rinnovata periodicamente. Essendo un documento molto importante per il cittadino, non bisogna mai dimenticare di rispettare le scadenze e le procedure da eseguire prima di incappare in spiacevoli sanzioni. Si tratta di un obbligo imposto dal Codice della Strada per garantire la sicurezza sia del titolare del documento di idoneità, sia degli altri utenti della strada. Negli ultimi anni è cambiata la data di scadenza, che coincide con il compleanno del titolare della patente di guida, quindi, a differenza di prima, è più difficile dimenticarsi il termine. Facciamo quindi un passo alla volta e percorriamo gli step e le procedure che vanno eseguite per rinnovare la patente B, quella per condurre le autovetture. Per i soggetti fino a 50 anni di età, il rinnovo deve essere effettuato ogni 10 anni, mentre per quelli tra 50 e 70 anni il tempo si dimezza a 5 anni. Per i guidatori di età compresa tra i 70 e gli 80 anni, il rinnovo va invece effettuato ogni 3 anni. Per gli over 80, soggetti sicuramente più a rischio, il rinnovo della patente dovrà essere effettuato ad intervalli più ravvicinati, ogni due anni, così da verificare il mantenimento delle capacità psicofisiche fondamentali per continuare a guidare in piena sicurezza. Per quanto riguarda invece i possessori di patenti C e D, quelle per i mezzi pesanti, si è soggetti a rinnovi ogni 5 anni, sino al compimento dei 65 anni d'età.

La scadenza della patente coincide con la data di nascita del titolare della licenza di guida.

Le cose da fare

Prima di poter procedere con l'effettivo rinnovo e la visita medica, bisogna controllare di essere in possesso di tutti i documenti necessari. Il consiglio è quello di scrivervi ben chiaro tutto il necessario, così da avere una semplice lista prima di perdersi in un bicchiere d'acqua. Bisogna avere con se le ricevute dei versamenti effettuati al Ministero dei Trasporti di 10,20 €, un'imposta di bollo da 16,00 €, la patente in scadenza, un documento di identità in corso di validità, il codice fiscale, due foto tessera ed eventuali certificazioni mediche che indichino la presenza di patologie o l'obbligo di indossare occhiali o lenti da vista.

Guidare con la patente scaduta

Quando si guida con patente scaduta, si contravviene all'articolo 126 del Codice della Strada paragrafo 11, che stabilisce due tipi di sanzioni: pecuniaria ed accessoria. Per quanto riguarda la sanzione pecuniaria, prevede il pagamento di una somma che varia da un minimo di 155 ad un massimo di 638 euro, a decidere l'importo saranno le autorità competenti in base a diversi fattori, fra i quali da quanto tempo è scaduto il documento. La sanzione accessoria prevede invece il ritiro della patente da parte delle autorità. Incredibilmente e paradossalmente non è prevista la perdita dei punti sulla patente, d'altronde è scaduta!

Dove rinnovare

La patente può essere rinnovata in qualunque città Italiana, indipendentemente dalla residenza. È possibile farsi inviare la nuova patente a qualunque indirizzo in Italia, dove ci sia una persona delegata al ritiro della lettera assicurata che contiene la nuova licenza di guida. L'automobilista dovrà scegliere dove effettuare la visita medica: è possibile recarsi presso l'ASL della propria città oppure presso un Medico Legale, messo a disposizione o dall'Autoscuola stessa, dall'Aci, o dalla propria ASL di competenza. In ogni caso la visita medica è la stessa, cambiano solo le tempistiche e i costi. Con l'ASL, ad esempio, si potrebbe aspettare qualche mese prima di poter essere visitati, mentre usufruendo di uno studio privato i costi salgono, ma i tempi si riducono. In generale, la visita medica ha un costo che oscilla tra i 60 e i 100 euro. La trasmissione al Ministero del certificato di idoneità psicofisica viene effettuata direttamente dal medico stesso in via telematica, insieme alla foto, alla firma e agli estremi dei versamenti. In caso di visita con esito positivo, lo specialista stamperà un foglio provvisorio che consegnerà al titolare della patente, al quale sarà consentito guidare esclusivamente in Italia fino al ricevimento del nuovo documento. A

Durante la visita medica, i controlli riguardano la vista, con l'eventuale obbligo di indossare lenti od occhiali, l'udito e la mobilità

NEWS

Le nuove “pantere” della polizia

Nuovi arrivi nella flotta della Polizia di Stato:
850 Alfa Romeo Tonale e una splendida Lamborghini Urus

Urus è la sesta Lamborghini entrata a far parte della flotta della Polizia di Stato. La prima è stata una Gallardo nel 2004

Lo abbiamo scritto sullo scorso numero: i più romantici quando sentono parlare di auto della Polizia pensano subito alle gloriose "pantere" marchiate Alfa Romeo, ma nel corso degli anni tante cose sono cambiate. Sono infatti entrate a far parte della flotta della Polizia di Stato una lunga serie di auto straniere, spesso e volentieri molto distanti dal concetto di grinta e sportività a cui eravamo abituati associare le auto delle forze dell'ordine. Ora è il turno di Alfa Romeo Tonale e Lamborghini Urus, due SUV rappresentanti del made in Italy che amalgamano molto bene il concetto di sportività con quello di funzionalità. A partire da Tonale appunto, fornita alla Polizia di Stato con la motorizzazione 1.5 benzina hybrid da 163 CV e dotata di cambio automatico a 7 rapporti. Si caratterizza per la protezione balistica e antisfondamento ed è equipaggiata con il sistema "Mercurio Extended", usato per velocizzare i controlli durante gli interventi operativi. È stata distribuita agli Uffici prevenzione generale e soccorso pubblico di tutte le Questure e ai principali commissariati di Polizia a partire dal mese di dicembre. Saranno 850 le autovetture che, nell'ambito di una gara Consip del 2022 rivolta alle forze dell'ordine e vinta da Stellantis, entreranno a far parte del parco auto della Polizia di Stato entro il primo semestre del 2024.

Il binomio tra Alfa Romeo e Polizia di Stato è iniziato negli anni 50 con la 1900 Super TI speciale, anche se la più iconica è la Giulia Super 1600

Non una Urus "qualunque": la Performante

Diverso invece l'arrivo della Lamborghini Urus, in questo caso nella versione top di gamma Performante da 666 CV, visto che il SUV del Toro è stato messo a disposizione della Casa di Sant'Agata Bolognese in comodato d'uso per proseguire una tradizione iniziata nel 2004 con la Gallardo e da allora proseguita fino ai giorni nostri, in cui già una Huracán LP610-4 viene utilizzata per servizi speciali, tra cui il trasporto sanitario urgente di organi e plasma. La sesta Lamborghini che entra a far parte della flotta della Polizia di Stato si distingue immediatamente per la livrea disegnata dal Centro Stile Lamborghini, che combina il classico Azzurro Polizia di Stato al bianco con le fasce tricolori sui brancardi e sulla linea di cintura. Non mancano naturalmente i loghi della Polizia in pellicola riflettente sulle porte, mentre sul tetto è stata installata una barra luminosa con luci LED blu a 360°, associata ad una sirena elettrica bitonale. Nell'abitacolo spiccano invece il cassetto blindato porta arma, il pannello per messaggi grafici abbattibile e uno speciale vano situato nel bagagliaio per lo stivaggio delle attrezzature di ordinanza e di un defibrillatore per interventi di pronto soccorso. Di grande rilevanza anche il frigorifero portatile per il trasporto organi, comprensivo di display e datalogger per monitoraggio costante della temperatura interna. **A**

La livrea della Urus è stata disegnata dal Centro Stile Lamborghini. Sul tetto spicca la barra luminosa a LED blu.

INTERVISTA

CIRELLI MOTOR COMPANY

Le auto che non ti aspetti

Nel corso del 2024, Cirelli Motor Company conterà 100 punti vendita in Italia. Il punto di forza dei suoi modelli? Il rapporto qualità-prezzo

Siamo soliti parlare di Case automobilistiche che, nella maggior parte dei casi, abbiamo sentito nominare almeno una volta nella vita. Oggi invece vi racconteremo la storia di un brand tutto nuovo, che sembra avere grandi e concrete possibilità di raccogliere diversi consensi, sia in Italia che in Europa. Si chiama Cirelli Motor Company e produce auto in Cina puntando sul rapporto qualità-prezzo. Abbiamo intervistato il suo fondatore, Paolo Cirelli, che ci ha descritto come è nato questo marchi e quali sono i suoi obiettivi per il futuro.

Come nasce questo brand?

Il brand è stato presentato a giugno 2023 a Verona, dove abbiamo presentato alcune vetture della nostra gamma, la 3 la 5 e la 7, ad alcuni concessionari designati da Compass Banca, la nostra finanziaria di riferimento. Quando hanno saputo del nostro progetto di acquistare le auto dalla Cina e portarle in Europa, ci hanno infatti supportato indicandoci i concessionari che potenzialmente avrebbero potuto essere interessati al nostro progetto. Poi a luglio c'è stato il Mimo, che è diventato il trampolino di lancio per farci conoscere.

Cosa avete in agenda per il 2024?

Il nostro obiettivo per il 2024 sarà di arrivare a 100 concessionari, oggi siamo quasi a 50 punti vendita suddivisi tra un trentina di clienti.

In questa foto, Paolo Cirelli accanto alla Cirelli 5, equipaggiata con un 4 cilindri 1.5 turbo benzina da 177 CV e 285 Nm di coppia

Sopra, Cirelli 7, il pratico monovolume sette posti lungo 4,85 metri.
Sotto, la più piccola Cirelli 3: look sportivo e 133 CV a disposizione

"Produciamo auto di qualità ad un prezzo accessibile: è questo che ci farà emergere. In Cina, oggi, le auto le sanno fare molto bene, senza lesinare sulla qualità".

Uno degli aspetti su cui punteremo molto sarà la rete di assistenza; abbiamo già un centro di smistamento ricambi in Italia e uno anche in Germania per poter garantire i pezzi di ricambio in tempi brevi. Per noi infatti non esiste solo la vendita, ma anche tutto quello che viene dopo. L'inizio del 2024 porterà un listino aggiornato che interesserà l'intera gamma. Sarà dunque l'anno in cui vogliamo potenziare la nostra rete di vendita in maniera importante e lo faremo in tempi molto brevi. Ovviamente stiamo anche pianificando la presenza in occasione di manifestazioni ed eventi importanti a livello nazionale, in modo da continuare a farci conoscere dai nostri potenziali clienti.

A livello di prodotto, quali saranno le prossime novità?
A marzo presenteremo un'auto importantissima: la Cirelli 6, un SUV a 7 posti. Sarà una vettura che punterà sul rapporto qualità-prezzo. Avrà infatti un prezzo sotto i 20 mila euro, ottenuto senza abbassare gli standard qualitativi che ci contraddistinguono da sempre. La vettura sarà equipaggiata esclusivamente con il cambio automatico.

Come e dove avviene la produzione?
Le auto vengono prodotte in Cina, poi vengono "finite" nel nostro Paese. Arrivano infatti in Italia per l'assemblaggio finale, per una lavorazione minima, e soprattutto per l'installazione della doppia alimentazione. Tutte le nostre vetture sono infatti bi-fuel benzina-Gpl. Vengono effettuati anche alcuni interventi di carrozzeria per rispettare gli standard europei di omologazione. Abbiamo iniziato a collaborare con la Cina nel 2016 e questi 8 anni ci sono serviti per confezionare modelli che possano fare breccia tra gli automobilisti di tutta Europa. È stato un lavoro lungo e minuzioso per riuscire ad arrivare a questo tipo di prodotto finale.

Come risponde il mercato italiano ad un brand tanto giovane?
Noi non abbiamo elettriche in gamma, anche se arriverà un modello nel 2024, perché la richiesta di motori termici è ancora elevata, soprattutto in Italia. Abbiamo centinaia di ordini che la rete attuale è riuscita a evadere perché le nostre vetture piacciono per la qualità che offriamo in rapporto al prezzo richiesto. Non è un caso che abbiamo scelto di montare motori di ultima generazione firmati Mitsubishi. In sostanza, siamo soddisfatti perché i nostri modelli piacciono anche per le loro linee.

Quando un potenziale cliente sale su una sua auto, come reagisce alla novità?
Il mio cliente quando entra nell'automobile è incredulo: non crede che l'auto possa costare quella cifra. Il volante ben rifinito, il cruscotto rivestito con pelle morbida, i materiali degli interni di qualità, il tutto condito con una meccanica Mitsubishi, la formula è vincente. **A**

TOYOTA

Verso il futuro

Nel corso del Kenshiki Forum 2023, Toyota ha illustrato la propria visione della mobilità del futuro: in arrivo nuovi modelli e tecnologie per affrontare e superare la rivoluzione energetica. Idrogeno e batterie allo stato solido presto sul mercato

tempo di lettura 6'10''

Emissioni, batterie, combustibili alternativi, processi produttivi sostenibili e mobilità accessibile a tutti. Sono stati questi i tempi più importanti e "caldi" trattati durante l'annuale Kenshiki Forum, l'evento che ha visto gli emissari di Toyota annunciare i futuri piani e le strategie del colosso giapponese. È stato come guardare da un gigantesco binocolo quello che accadrà nei prossimi anni e quali saranno le future protagoniste nel mercato europeo. Nel corso di questo evento, che ha riunito giornalisti provenienti da tutto il mondo a Bruxelles, Toyota e il suo brand di lusso Lexus hanno raccontato i piani futuri e le strategie aziendali che accompagneranno l'uscita dei modelli in arrivo sul mercato. Partiamo dalle parole che risuonano nelle orecchie degli automobilisti ormai da molti anni: elettrico, elettrificazione e riduzione delle emissioni. Il marchio giapponese ha avuto, fin da subito, un approccio abbastanza cauto al mondo delle batterie puntando principalmente sulla tecnologia ibrida, di cui è diventata il leader a livello mondiale. La Prius ha fatto la storia e la sta facendo ancora oggi, dimostrando che la scelta di un'elettrificazione parziale del motore a combustione può portare ad ottimi risultati in termini di vendite, consensi e anche di emissioni ridotte. Per queste ragioni non è un caso che la prima vettura 100% elettrica firmata Toyota, la BZ4X, sia sbarcata in Europa solo pochi mesi fa.

Parola d'ordine: sostenibilità

Toyota offrirà un'ampia scelta di motori "verdi" che non sono esclusivamente alla spina: la gamma è composta da propulsori ibridi, plug-in, a idrogeno, con le celle a combustibile, oltre ai nuovi motori 100% elettrici. D'altronde, l'Unione Europea punta a bandire tutti i motori a combustione interna entro il 2035, in questo modo saranno commercializzati solo veicoli ad emissioni zero e a bassissimo impatto ambientale. Una scelta obbligata per le Case automobilistiche che devono dimostrarsi pronte ad affrontare il futuro, che resta comunque poco prevedibile. I vertici di Toyota hanno comunque le idee molto chiare sul suo futuro e sulle tecnologie per la mobilità di domani.

Batterie sempre più evolute

Toyota ha annunciato l'arrivo, nel breve periodo, di una nuova generazione di batterie, più economiche del 20% e con il doppio dell'autonomia attuale, se paragonate a quella della bZ4X. Successivamente arriveranno anche batterie dal costo decisamente inferiore, con l'obbiettivo di rendere la mobilità elettrica accessibile a tutti. In questo caso si è cercato di bilanciare l'autonomia con la riduzione dei costi di produzione. Con questa strategia sarà possibile immettere sul mercato nuovi modelli 100% elettrici a prezzi d'acquisto decisamente concorrenziali. La caratteristica di questi nuovi accumulatori sarà la loro struttura bipolare, basata sulla chimica litio-ferro-fosfato. Queste scelte porteranno una riduzione dei costi del 40% rispetto le batterie che equipaggiano l'attuale bZ4X, mentre l'autonomia aumenterà del 20%. Ma non è tutto: in Giappone hanno anche sviluppato una terza tipologia di batterie pensata per le auto più performanti, con catodi high-nickel, che promettono di fissare nuovi standard in termini di efficienza e prestazioni. Guardando ancora più in avanti, tra il 2027 e il 2028 invece, vedremo Toyota impegnata nella commercializzazione di una batteria allo stato solido.

> Toyota è entrata di recente nel mondo delle auto 100% elettriche con il SUV bZ4X. La Casa giapponese però, non punta esclusivamente su questa tecnologia

L'idrogeno come alternativa

Nei piani della Toyota c'è anche lo sviluppo dei powertrain a idrogeno, sia fuel cell, sia a combustione. Il costruttore giapponese ha sviluppato e programmato di lanciare nel 2026 la terza generazione di sistemi a celle a combustibile. Anche in questo caso l'obbiettivo è quello di una riduzione drastica dei costi, puntando a dimezzarli una volta raggiunta una produzione di veicoli più numerosa. Per promuovere questa tipologia di powertrain, Toyota ha in programma di ampliare ulteriormente il proprio hub, investendo sull'Hydrogen Factory Europe per lo sviluppo esclusivo di questa tecnologia.

URBAN SUV

Come detto, la prima auto completamente a pile della Casa dagli occhi a mandorla è stato il SUV bZ4X. Un veicolo che sarà presto affiancato anche dall'Urban SUV che, se dovesse riprendere i tratti stilistico del concept portato a Bruxelles, avrà tutte le carte in regola per fare breccia nel cuore degli automobilisti europei. Dimensioni compatte, adatte all'uso cittadino, e propulsione 100% elettrica per un modello che unisce uno stile accattivante e moderno a dimensioni da compatta molto vicine a quella della (vendutissima) Yaris Cross. Il nuovo modello alla spina dovrebbe debuttare, nella sua versione definitiva, nel corso del 2024. Si tratta di un auto con le potenzialità per costituire una vera chiave di svolta nell'offensiva elettrica di Toyota.

Urban SUV sarà il prossimo modello elettrico per uso prevalentemente urbano.

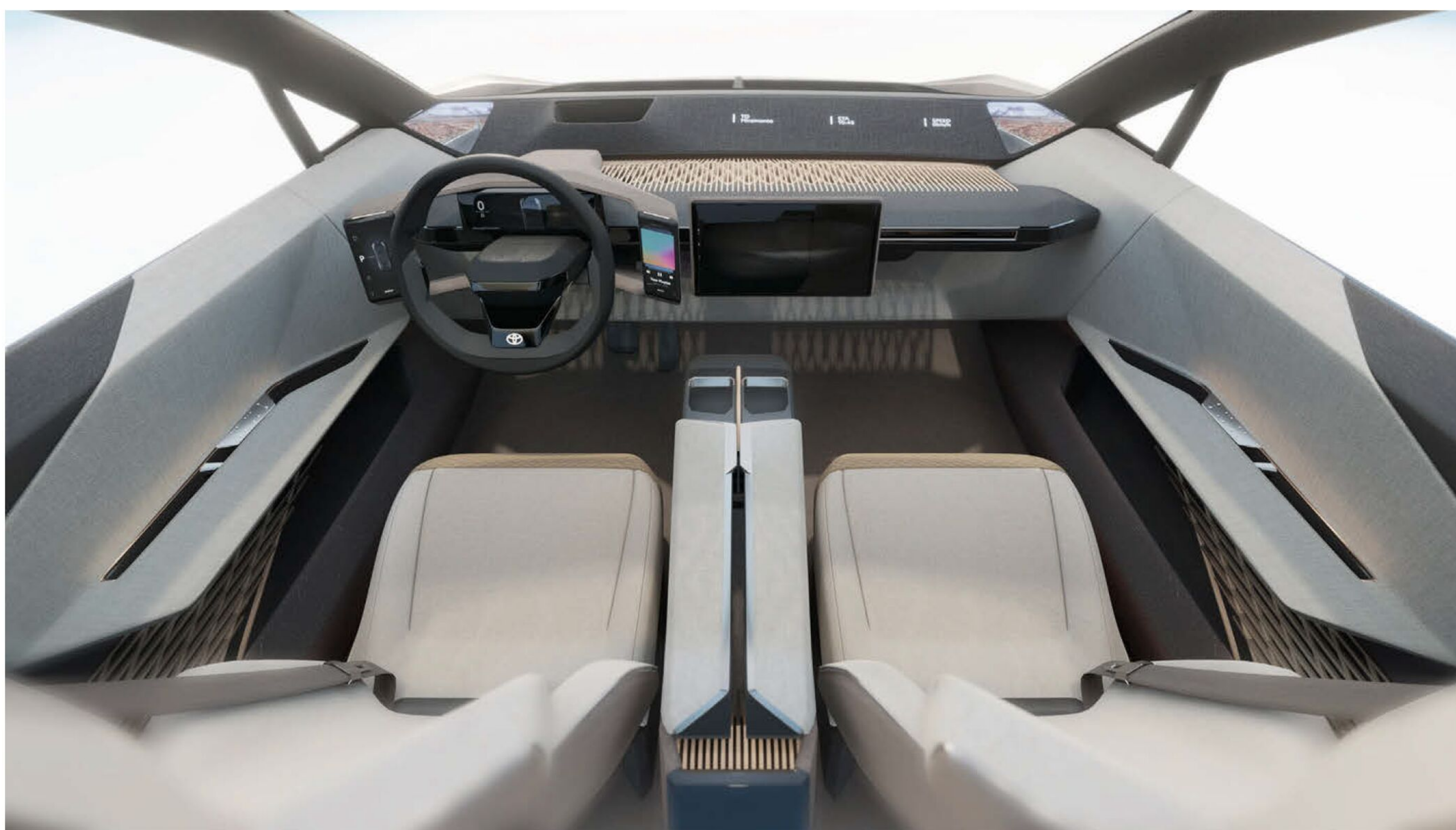
Dimensioni generose per Sport Crossover, dal design ispirato alla nuova C-HR.

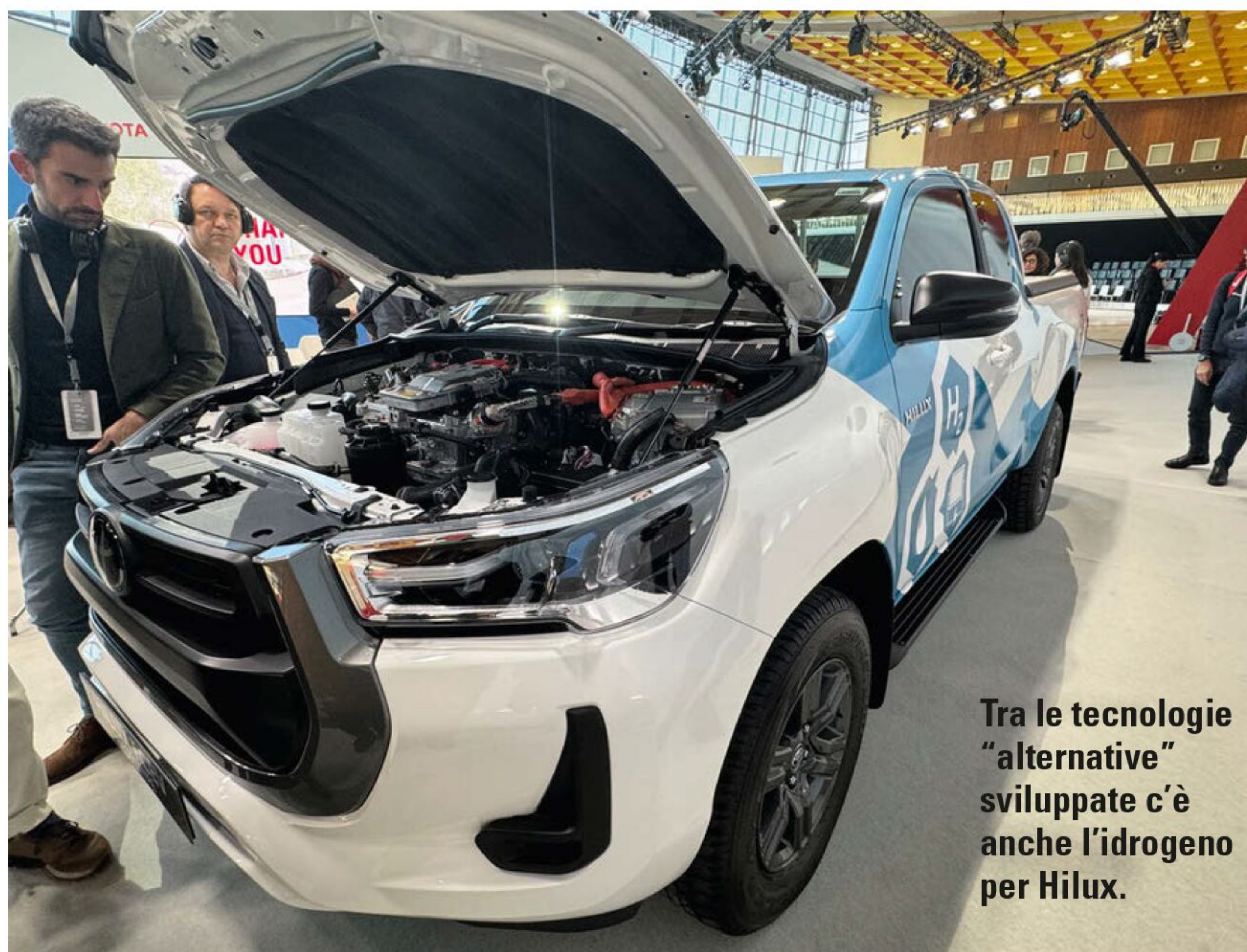
SPORT CROSSOVER

L'offensiva alla spina di Toyota è solo all'inizio: il 2025 vedrà l'ingresso di un crossover dal design da coupé. Ci siamo fatti un idea di come sarà questo nuovo modello guardando lo Sport Crossover, un concept sportivo dallo stile audace. Una vettura che farà girare tante teste e che mostra linee molto moderne e futuristiche.

FT-3E CONCEPT

L'avevamo già vista all'ultima edizione del salone di Tokio: è la Toyota FT-3e Concept. Si tratta di un mega-SUV lungo poco meno di 4,9 metri che, con tutta probabilità, andrà a sostituire la bZ4X. La sua caratteristica distintiva è certamente la sua altezza da terra: meno di 1,6 metri la separano dall'asfalto. Un dettaglio che le conferisce un look filante e molto riconoscibile. Inoltre alcuni tratti del suo stile verranno ripresi da futuri modelli, mentre la meccanica di questa concept è basata sulla piattaforma che darà vita ad altre auto esclusivamente elettriche.

Completa assenza di tasti per gli interni di questo concept prossimo alla produzione.

HILUX FCEV

Una delle strategie scelte e confermate da Toyota è quella di continuare a sviluppare altre forme di propulsione che affianchino l'elettrico puro. Non è un segreto che la Casa nipponica punti ancora tanto sui suoi super efficienti motori ibridi, ma anche su alimentazioni alternative come l'idrogeno. Parlando di veicoli da lavoro, oltre al prossimo ingresso in gamma del Proace Max, è stata annunciata un'importante novità che riguarda il pick-up Hilux: il suo propulsore 2.8 a gasolio, dalla prossima primavera, sarà offerto anche in una versione ibrida "leggera". A supporto del motore termico viene affiancato un piccolo generatore elettrico da 16 CV che aiuterà pistoni e cilindri soprattutto in fase di partenza da fermo o quando si richiede la massima potenza. A Bruxelles era esposto anche il prototipo di un Hilux fuel cell, alimentato a idrogeno, segno tangibile che anche i veicoli da lavoro mostrano sempre più attenzione all'ambiente, avvicinandosi così agli standard odierni del mondo delle auto.

Tra le tecnologie "alternative" sviluppate c'è anche l'idrogeno per Hilux.

Design super moderno e prestazioni da urlo per questa sportiva a due posti elettrica.

GR FT-SE

La più novità più "sportiva" presentata al Kenshiki Forum è stata certamente la GR FT-Se: si tratta del concept elettrico a due posti già visto a Tokyo al Japan Mobility Show, che porta in dote interessanti soluzioni tecniche, oltre a uno stile futuristico. La sportiva è lunga 4 metri e 38 centimetri, larga 1.895 mm e alta solo un metro e 22 centimetri. Aerodinamica raffinata e grande "fattore wow" caratterizzato questa sportiva firmata dal Gazoo Racing Team. La sua indole "corsaiola" viene enfatizzata da un abitacolo in stile racing e dal quadro strumenti digitale posizionato in modo da non ostacolare la visuale della strada. A

ANTEPRIME

MERCEDES-AMG SL 63S E PERFORMANCE

La SL più potente di sempre eroga 816 CV e fino a 1.420 Nm di coppia. Merito dell'unione tra il V8 biturbo di 4 litri e un motore elettrico da 204 CV alloggiato sull'asse posteriore e associato alla trasmissione a 2 rapporti

L’ultima edizione della SL è tornata alla capote in tela e all'abitacolo 2+2.

Già il fatto che sia la SL più potente mai prodotta la dice lunga sulle qualità della 63S E Performance, ma la conferma di quanto questa SL all’ennesima potenza sia “cattiva” arriva puntuale dai numeri: 2,9 secondi per scattare da 0 a 100 km/h e 317 km/h di velocità massima. Dati stratosferici, ottenuti appunto associando l’inossidabile V8 biturbo di 4 litri e 612 CV ad un motore elettrico alloggiato direttamente sull’asse posteriore per trasmettere immediatamente a terra la coppia supplementare di 320 Nm che, sommata a quella del motore a benzina, porta all’incredibile dato di 1.420 Nm. La trazione è ottimizzata poi dal differenziale posteriore autobloccante, oltre che dal fatto che eventuali perdite di aderenza del retrotreno vengono immediatamente gestite dal sistema di trazione integrale 4Matic, pronto a spostare più trazione all’anteriore.

Batteria da 6,1 kWh

L'unità elettrica è alimentata da una batteria agli ioni di litio, sempre alloggiata in corrispondenza dell'asse posteriore, dalla capacità di 6,1 kWh e capace di 70 kW di potenza continua, che salgono e 150 kW di picco. La ricarica avviene tramite il caricabatterie di bordo da 3,7 kW con corrente alternata presso una stazione di ricarica, una wallbox o una presa domestica. Alla luce delle caratteristiche di questo modello, la batteria è stata progettata nell'ottica delle prestazioni piuttosto che non in funzione dell'autonomia, limitata infatti a 13 km in modalità completamente elettrica. Le prestazioni della batteria da 400V sono quindi assicurate da un sistema di raffreddamento che lambisce tutte le 560 celle in modo da evitare escursioni termiche dannose ai fini della ripetibilità delle performance. Sfruttando l'esperienza di Mercedes-AMG Petronas Formula 1, il sistema assicura sempre la massima quantità di energia disponibile grazie alle elevate prestazioni di recupero e alla ricarica basata sull'effettiva richiesta.

Sopra, i cerchi da 21" offerti a richiesta. I dischi carboceramici anteriori hanno un diametro di 420 mm e sono stretti da pinbze a 6 pistoncini.

Otto programmi di guida e 4 livelli di recupero dell'energia

La versatilità della E Performance è poi sottolineata dalla presenza di ben 8 programmi di guida: Electric, Battery Hold, Comfort, Smoothness, Sport, Sport+, Race e Individual. Il pilota può inoltre selezionare quattro i livelli di recupero di energia in decelerazione, con la possibilità di arrivare fino a 100 kW grazie appunto al sistema di raffreddamento della batteria che ne mantiene intorno ai 45 gradi la temperatura anche in caso di elevato accumulo di energia da parte del sistema di rigenerazione. Finora abbiamo evidenziato le prestazioni pure della SL più potente di sempre, ma una doverosa citazione meritano anche una serie di contenuti tecnici concepiti per esaltare prestazioni in curva e coinvolgimento alla guida. Come, per esempio, le sospensioni AMG Active Ride Control integrate da sistema semi attivo di stabilizzazione del rollio, oppure il retrotreno sterzante, con le ruote posteriore che lavorano in controfase rispetto alle anteriori fino a 100 km/h in modo da esaltare prontezza di inserimento in traiettoria e agilità sul misto stretto. Da non sottovalutare poi l'impianto frenante con dischi carboceramici maggiorati rispetto a quello delle altre versioni AMG, con dischi anteriori da 420 mm di diametro e 40 mm di spessore stretti da pinze a 6 pistoncini, mentre le pinze posteriori monoblocco sono associate a dischi da 380 x 32 mm.

Le prestazioni sono da supercar senza compromessi, ma l'abitacolo è comodo e lussuoso come quello di un'ammiraglia

Nella vista di coda, lo sportello per accedere alla presa di ricarica ricorda la presenza della tecnologia plug-in hybrid, finalizzata però alle prestazioni: l'autonomia è di soli 13 km.

Poche modifiche estetiche

A colpo d'occhio non è immediato identificare la E Performance, che presenta il logo nella parte destra della coda evidenziato in rosso, oltre allo sportello per accedere alla presa di ricarica, sempre nella zona destra della coda. A sottolineare la presenza dell'elettrificazione provvedono invece i badge E Performance ai lati dei parafanghi anteriori, mentre i cerchi multirazze da 20 pollici sono verniciati in nero opaco e impreziositi da finiture lucide, anche se tra gli optional figurano anche quelli da 21". **A**

ANTEPRIME

MERCEDES-AMG CLE 53 COUPÉ

La versione AMG della nuova CLE monta un 6 cilindri in linea di 3 litri sovralimentato con turbo a gas di scarico ed elettrico. I suoi numeri? 449 CV e 560 Nm di coppia, il tutto per un tempo di 4,2 secondi sullo 0-100 km/h

Dopo l'esperimento del recente 4 cilindri turbo, AMG torna sui suoi passi con un più nobile 6 cilindri in linea di 3 litri dotato di doppia sovralimentazione: un turbo elettrico per favorire l'erogazione ai regimi più bassi che lavora accoppiato al classico turbocompressore azionato dai gas di scarico per esaltare la potenza, che raggiunge un picco di 449 CV, mentre la coppia massima raggiunge 560 Nm, anche se con la funzione overboost attivata per un tempo di 12 secondi si arriva fino a 600 Nm. A ciò si somma l'apporto del nuovo generatore/starter, che ora è alloggiato nella campana del cambio automatico a 9 rapporti, quindi non funge solo da starter, ma fornisce per brevi periodi una potenza supplementare di 23 CV e 205 Nm di coppia.

Anche dietro gli ingredienti tipicamente AMG non mancano, a partire dai quattro terminali di scarico, un vero e proprio marchio di fabbrica.

Prese d’aria maggiorate e spoiler più pronunciato fanno immediatamente percepire la grinta della versione AMG

Il sistema AMG Dynamic Select consente di scegliere 5 programmi di guida: Slippery, Comfort, Sport, Sport+ e Individual

Dischi dei freni da 370 mm

Come anticipato, il tempo dichiarato per scattare da 0 a 100 km/h è di 4,2 secondi, mentre la velocità è normalmente autolimitata a 250 km/h, un valore che può essere innalzato a 270 km/h optando per l'AMG Driver's Package fornito a richiesta. Insomma, prestazioni ancora migliori ma perfettamente contrastate dal nuovo impianto frenante con dischi autoventilanti e forati da 370 mm x 36 all'avantreno stretti da pinze a quattro pistoncini, mentre al posteriore troviamo pinze a singolo pompante accoppiate a dischi da 360 x 26 mm. La trazione integrale è invece affidata al sistema 4Matic+ completata dal programma Drift Mode che sposta la trazione al posteriore per godersi il piacere della guida in sovrasterzo. Il sistema AMG Dynamic Select consente inoltre di scegliere 5 programmi di guida (Slippery, Comfort, Sport, Sport+ e Individual), che intervengono sulla risposta di motore, cambio, sterzo e sospensioni, con queste ultime di tipo attivo che possono comunque essere regolate indipendentemente dal programma di guida scelto in tre settaggi: Comfort. Sport e Sport+.

I parafanghi sono bombati per accogliere le carreggiate allargate:+ 58 mm all'avantreno e + 75 mm al retrotreno. Nel vano motore (sopra) spicca la barra che unisce i duomi delle sospensioni.

I cerchi di serie misurano 19 pollici, ma tra gli optional figurano anche quelli da 20 pollici (sopra). A destra, il classico tappo del serbatoio in alluminio.

Asse posteriore sterzante

La dotazione tecnica della nuova coupé firmata AMG include anche il retrotreno sterzante, che effettua una rotazione fino a 2,5° in direzione opposte rispetto alle ruote anteriori fino a 100 km/h per rendere più rapido l'inserimento in curva, per poi lavorare in sintonia con l'avantreno (al massimo fino a 0,7°) oltre questa velocità in modo da assicurare la massima stabilità sul veloce. Ai cultori delle sensazioni ancora più intense è invece dedicato il pacchetto opzionale AMG Dynamic Plus, che aggiunge il programma di guida Race con modalità Drift, oltre al volante performance AMG in microfibra arricchito da comandi per l'utilizzo rapido dei programmi di guida e di altre impostazioni dinamiche. In questa configurazione, le pinze dei freni sono verniciate in rosso, ma dal punto di vista tecnico sono da segnalare anche i supporti attivi del motore che cambiano la rigidità del collegamento tra questo e la scocca in funzione del programma di guida selezionato dal pilota.

I sedili sono più avvolgenti rispetto a quelli della CLE Coupé standard e presentano impunture rosse a contrasto con pelle e micorfibra nere. A sinistra, i sedili Performance AMG (optional).

Anche la AMG non è sfuggita alla moda dei maxi display: quello di fronte al guidatore misura 12,3", mentre il monitor centrale è da 11,9"

Interni in stile AMG

Così come esternamente si può immediatamente riconoscere la firma AMG, anche l'abitacolo presenta alcune soluzioni peculiari, come i sedili sportivi rivestiti in pelle Artico/Microfibra nera con grafica specifica AMG e impunture rosse a contrasto. Poi ci sono le cinture di sicurezza rosse e le finiture in carbonio lucido, fermo restando la disponibilità a richiesta dei sedili Performance AMG, dalla conformazione ancora più avvolgente e dotati di aperture verticali a favore del contenimento del peso e di una migliore ventilazione della schiena. Introdotta con la nuova CLE, la nuova plancia si distingue per il monitor da 12,3 pollici del quadro strumenti digitale, che si somma a quello da 11,9 pollici del sistema multimediale posto al centro della plancia e orientato verso il guidatore. Il primo può assumere le configurazioni Classic, Sport e AMG Supersport, con quest'ultima che si fa notare per il tachimetro centrale circolare che si contrappone ai display orizzontali dal design prospettico, situati a sinistra e a destra del tachimetro, per creare un'impressione di profondità spaziale. Si possono poi mostrare una serie di parametri supplementari come i dati del motore, l'indicatore di marcia, l'indicazione delle accelerazioni laterali e longitudinali in G e il cronometro. A

Rispetto al modello precedente,
tutti i pannelli della carrozzeria sono stati cambiati

ANTEPRIME

SUZUKI SWIFT

Presentata la quarta generazione Swift, rivista nel look, dotata di una nuova plancia e di sistemi di assistenza alla guida più evoluti. Sotto il cofano, il tre cilindri di 1,2 litri elettrificato con un sistema mild hybrid 12V

La quarta generazione della compatta giapponese è stata completamente rinnovata, anche se al primo colpo d'occhio il suo look non si discosta in modo così netto dal modello precedente. Comunque sia, tutti i pannelli della carrozzeria sono diversi rispetto a quelli della precedente generazione, al pari delle porte, con quelle posteriori che tornano alle classiche maniglie esterne. Rinnovata anche la gamma colori, che comprende nove opzioni monocolore e quattro tinte bicolore, tra cui i nuovi colori Frontier Blue Pearl Metallic e Cool Yellow Metallic.

Le porte posteriori sono tornate alle classiche maniglie a vista.

Monitor da 9 pollici

Nell'abitacolo, come da tradizione improntato a razionalità e funzionalità, spicca invece la nuova plancia, che si fa immediatamente notare per il monitor touchscreen capacitivo HD da 9 pollici. È dotato di collegamento allo smartphone per Apple CarPlay e Android Auto tramite Wi-Fi e USB, riconoscimento vocale, riproduzione musicale Bluetooth e visualizza anche le informazioni sullo stato del veicolo. Oltre che per la forma avvolgente della plancia, perfettamente raccordata con i pannelli porta, un tocco di sportività dell'abitacolo è dato dalla colorazione a due toni della stessa, nero e grigio chiaro, a cui si sommano finiture satinate che si estendono ai pannelli porta. La strumentazione è rimasta di tipo analogico, così come i comandi dell'impianto di climatizzazione sono fisici per facilitarne l'utilizzo in marcia.

L'abitabilità è allineata a quella del modello precedente, con 5 posti e le porte posteriori per agevolare l'accessibilità.

Tra gli ausili alla guida spiccano l'assistenza alla frenata di emergenza e il mantenimento della corsia

Motore 3 cilindri mild hybrid

Dal punto di vista meccanico viene confermata la versione a trazione integrale Allgrip, che si aggiunge ai modelli a trazione anteriore. Per quanto riguarda invece il motore, la scelta è andata su un 3 cilindri di 1,2 litri associato alla tecnologia mild hybrid 12V per ottimizzarne l'efficienza. La potenza massima di 83 CV è la stessa del precedente 4 cilindri, mentre la coppia massima è cresciuta leggermente: da 107 a 112 Nm. Molto completa la lista delle dotazioni di assistenza alla guida, tra le quali spiccano l'assistenza alla frenata di emergenza, il mantenimento della corsia, il rilevamento del livello di stanchezza del guidatore, che si sommano a Traffic Sign Recognition (TSR), Blind Spot Monitor (BSM), Rear Cross Traffic Alert (RCTA) e Adaptive Cruise Control (ACC). A

ANTEPRIME

SUZUKI S-CROSS YORU E VITARA YORU

L'allestimento Yoru equipaggerà sia Vitara che S-Cross, in abbinamento al motore 1.4 Boosterjet mild hybrid 48 volt da 129 CV, con cambio manuale a sei rapporti e trazione integrale AllGrip Select

S-CROSS YORU
ha un prezzo di **33.990 euro**

Il termine giapponese "Yoru" indica il momento in cui la notte si fa più scura e la luna e le stelle diventano più visibili ad occhio nudo

Una serie speciale, e limitata, per Suzuki Vitara ed S-Cross, fa il suo ingresso a listino. Si chiamano Yoru e ne saranno prodotte solo 500 esemplari in totale, quindi 250 unità per modello. L'allestimento Yoru mostra finiture eleganti ed una colorazione bicolor per la carrozzeria.
Il termine Yoru indica nella lingua giapponese il momento in cui la notte si fa più scura, e la luna e le stelle diventano più visibili ad occhio nudo. Entrambi i modelli vengono spinti esclusivamente dal motore 1.4 Boosterjet mild hybrid 48 volt da 129 CV e 235 Nm, abbinato alla trazione integrale 4WD AllGrip Select e al cambio manuale a 6 marce. Il prezzo di listino della Suzuki Vitara YORU è di 31.990 euro mentre quello della Suzuki S-Cross YORU è di 33.990 euro

Dotazioni al top, in stile Suzuki

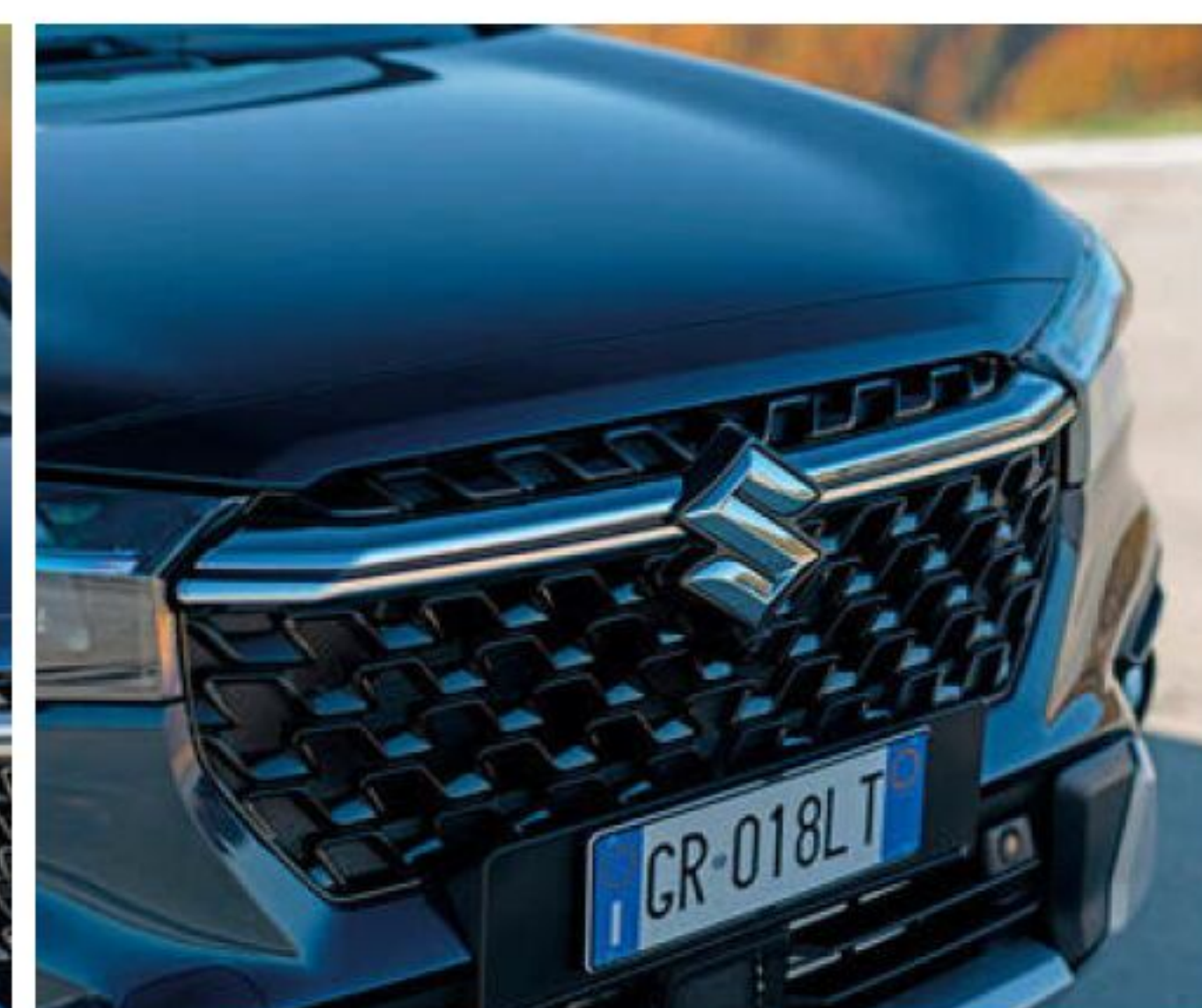
Come spesso accade per i modelli della gamma Suzuki, la politica scelta è stata quella di offrire al pubblico una dotazione di serie davvero completa. Tra gli equipaggiamenti di bordo troviamo il cruise control adattivo, il controllo degli angoli ciechi, il riconoscimento della segnaletica stradale, l'avviso del superamento della corsia con sterzo attivo e la frenata automatica di emergenza con riconoscimento dei pedoni.

Acquistarle è facile

Per l'acquisto di questi modelli è possibile anche scegliere il finanziamento Suzuki Solutions, studiato in collaborazione con AGOS, che prevede un TAN al 5,95% (TAEG max 7,21%) e un piano di rientro modulabile da 24 a 48 mesi. Al termine del periodo scelto, sarà il cliente a scegliere se tenere l'auto saldando o rifinanziando l'importo residuo, restituirla, oppure passare ad un altro modello Suzuki. Le medesime condizioni sono praticate anche a chi prenota la vettura attraverso la piattaforma Suzuki Smart Buy. Questo servizio consente di collegarsi alla piattaforma dell'e-commerce Suzuki, di opzionare l'auto con un acconto di 500 € e fissando la concessionaria di consegna per recarsi solo in un secondo momento dal rivenditore per la stipula del contratto.

VITARA YORU
ha un prezzo di **31.990 euro**

S-CROSS Hybrid Yoru

La Suzuki S-CROSS Hybrid Yoru intervalla invece il cielo notturno, rappresentato dalla vernice metallizzata Blu Capri, con elementi a contrasto di colore argento che vanno ad impreziosire le calotte degli specchi retrovisori esterni e gli skid plate anteriore e posteriore. Anche in questo caso i montanti centrali esibiscono il badge Yoru, mentre l'abitacolo si presenta con materiali pregiati oltre al tetto panoramico apribile elettronicamente.

S-Cross mostra un layout diverso rispetto agli altri modelli Suzuki: lo schermo dell'infotainment è nella parte alta della plancia.

In queste foto si notano tutti i dettagli del nuovo allestimento. Le novità principali restano all'esterno dell'auto.

Entrambi i modelli mostrano una colorazione blu con particolari a contrasto per simulare il cielo, le stelle, e la luna durante la notte

VITARA Hybrid Yoru

Entrando più nel dettaglio della Suzuki Vitara Hybrid Yoru, la carrozzeria è verniciata di colore blu, come la notte, mentre il tetto e i montanti anteriori e posteriori sono di colore argento, come la luna. A questo si aggiungono le finiture nere su paraurti, mascherina, fari e fregi laterali del cofano, oltre al logo Yoru con relativo "Kanji", ovvero il carattere della scrittura giapponese, sul montante centrale. L'abitacolo mostra lo stesso layout conosciuto con la Vitara, con al centro della plancia l'orologio analogico rotondo con le scritte Kanji sul quadrante. oltre al tetto panoramico StarView apribile elettricamente. **A**

Questa generazione di Vitara ha segnato un vero e proprio punto di svolta: da fuoristrada "vero", è diventata un SUV più modaiolo e adatto all'uso quotidiano.

L'orologio analogico con scritte Kanji al centro della plancia e il tetto apribile panoramico caratterizzano l'abitacolo della Vitara.

Il sistema intelligente 4x4 AllGrip provvede automaticamente a distribuire la trazione su entrambi gli assi per massimiazzare la trazione

ANTEPRIME

KIA SORENTO

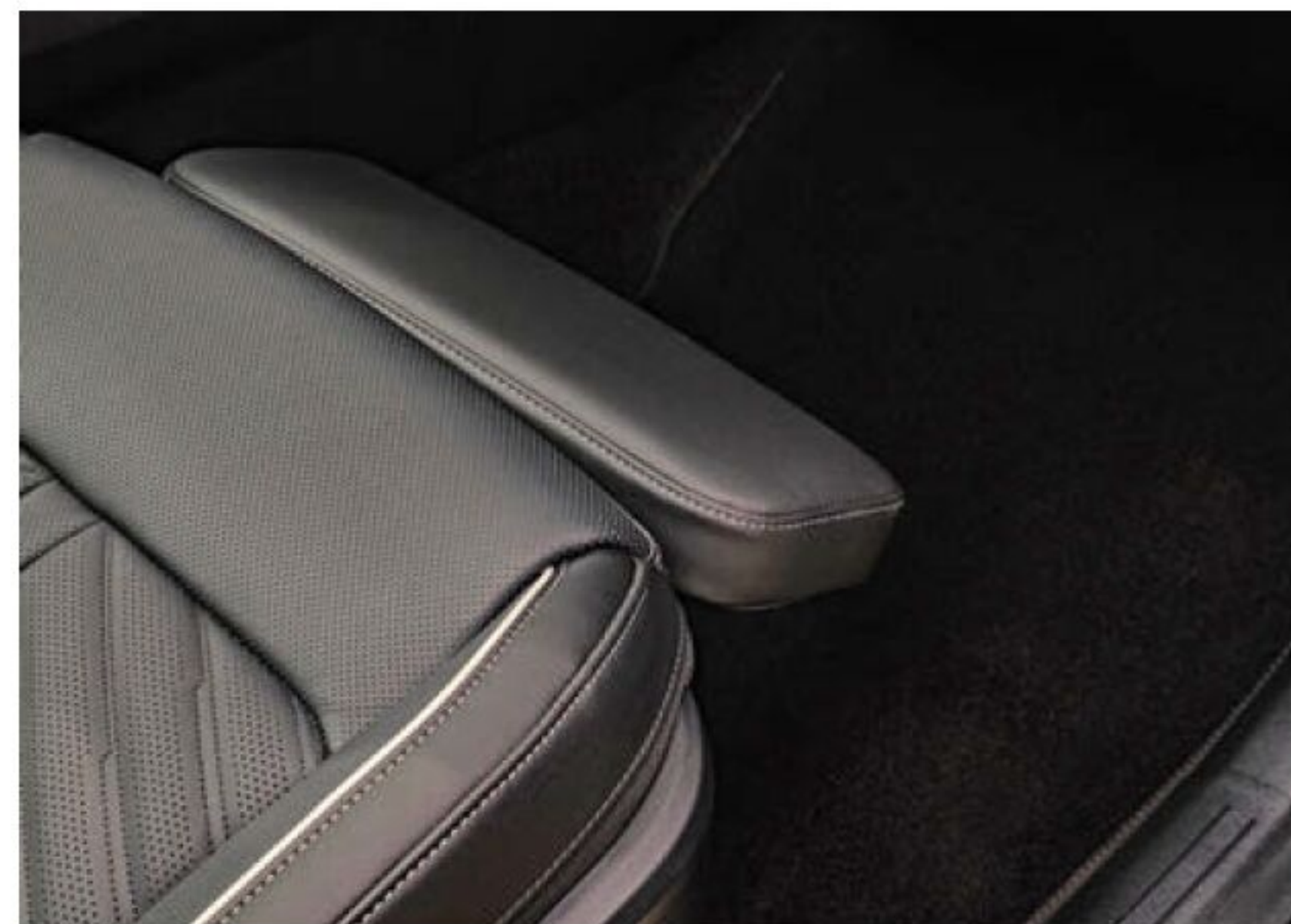
Il SUV della Casa coreana si rinnova, con un look ispirato alla EV9 e motori a benzina elettrificati, oltre al diesel di 2,2 litri. Migliorati sicurezza e comfort

Sempre offerta anche in versione a 7 posti, Sorento osa di più nell'estetica, proponendo un frontale massiccio e squadrato come nel caso della EV9, ma confermando, anzi, migliorando i suoi principali punti di forza: comfort e sicurezza. Nel primo caso adottando, anche in questo caso come sulla EV9, i nuovi sedili Relaxation anteriori con memoria, con quello del guidatore con tecnologia Driver Ergo Motion, quindi dotato di supporti, compreso quello lombare, a celle d'aria per ridurre l'affaticamento nei lunghi viaggi. Il volante è invece riscaldabile e, a richiesta, può disporre della regolazione elettrica. Da segnalare anche i sedili anteriori regolabili elettricamente e corredati delle funzioni di ventilazione e riscaldamento, quest'ultima estesa anche ai sedili della seconda fila. Gli interni sono poi realizzati con materiali altamente sostenibili come pelle sintetica e plastica riciclata (PET) per il rivestimento dei sedili, che presentano un nuovo livello di finitura nel colore Sage Green, al quale si aggiungono la pelle nera con un nuova trama traforata e la nappa nera trapuntata bordata da un "piping" grigio.

Il muso ricorda quello di EV9, così come i fari a forma di martello di Thor.

Nella vista posteriore spiccano le luci a LED diagonali collegate da una sottile striscia

Parola d'ordine efficienza

Oltre al classico turbodiesel di 2,2 litri associato al cambio automatico a 8 rapporti, con la possibilità di scegliere tra trazione anteriore o integrale, la gamma motori propone sia la tecnologia hybrid, che plug-in hybrid. Nel primo caso, il motore a benzina1.6 T-GDI è abbinato a un motore elettrico alimentato da una batteria da 1,49 kWh e al cambio a sei marce, sempre con l'opzione trazione anteriore o AWD, mentre nel secondo il motore è lo stesso 4 cilindri in linea, ma la batteria ha una capacità di 13.8 kWh, la trasmissione è automatica, sempre a 6 marce, e la trazione integrale.

I sedili Relaxation derivano da EV9 e dispongono della parte frontale del cuscino estensibile per massimizzare il comfort.

Schermo doppio

Osservando la plancia spiccano i due generosi schermi affiancati: quello da 12,3 pollici per sistema di infotainment e navigazione, mentre l'altro è riservato al guidatore e mostra le classiche informazioni dei quadri strumenti digitali. L'head-up display da 10 pollici proietta invece sul parabrezza quelle principali in modo da assicurare una maggiore sicurezza. Aspetto quest'ultimo tenuto in grande considerazione in virtù di una serie di contenuti sofisticati come: l'Highway Drive Assist 2.0 con Lane Change Assist e Surround View Monitor (SVM) con funzione di visualizzazione 3D, il sistema Forward Collision-Avoidance Assist con l'inserimento della funzione Junction Turning and Crossing (svolta e attraversamento incroci), l'Evasive Steering Assist (assistenza sullo sterzo), il Lane change oncoming (cambio di corsia) e la Lane change side (cambio di corsia laterale).

Fino a 7 air bag

Nuova Sorento è dotata fino ad un massimo di sette air bag: doppi air bag frontali, doppi air bag laterali sul sedile anteriore, air bag laterali a tendina con sensore di ribaltamento, un nuovo air bag per la seconda fila ad altezza del torace e un air bag centrale anteriore.

L'air bag centrale anteriore è stato introdotto per fornire una protezione aggiuntiva agli occupanti dei sedili anteriori,evitando che gli stessi, in caso di collisione, vengano a contatto tra loro con la testa.

Il lancio è previsto nel secondo trimestre del 2024, con la possibilità di scegliere 10 tinte per la carrozzeria, di cui tre inedite: Volcanic Sand, Interstellar Grey (già presente su EV6) e Cityscape Green (già visto su Niro).

Gli altri colori disponibili sono Clear White, Snow White Pearl, Aurora Black Pearl, Silky Silver, Gravity Blue, Steel Grey e Mineral Blue. A

La piastra protettiva posteriore sottolinea l'immagine d SUV polivalente della nuova Sorento. Come per gli altri modelli Kia, la garanzia è di 7 anni o 150.000 km.

Debuttano tre nuovi disegni per i cerchi in lega, disponibili nelle misure da 18, 19 o 20 pollici. Per la versione full hybrid ci sono quelli da 17″

ANTEPRIME

MINI COUNTRYMAN C

La gamma Countryman si completa con la versione C, la entry level spinta da un 3 cilindri turbo da 170 CV di potenza massima

Quando è stata presentata la nuova Mini Countryman, il focus si è concentrato sulla versione elettrica, facendo qualche piccolo riferimento alla S ALL4 a trazione integrale e alla versione C, di cui è stata annunciata solo la presenza della trazione anteriore. Un po' come è accaduto per la Fiat 600, lanciata come completamente elettrica, a cui dopo qualche mese si è aggiunta la versione base, anch'essa equipaggiata con un piccolo motore 3 cilindri a benzina. Che i costruttori si stiano finalmente rendendo conto che il mercato non è ancora pronto per assorbire modelli 100% elettrici?

Rispetto al modello precedente, la lunghezza è cresciuta di 13 cm, l'altezza di 8 cm

Twin scroll e mild hybrid

Il 3 cilindri turbo di 1,5 litri è già stato adottato da altri modelli di Casa BMW e, nel caso specifico, eroga una potenza di 170 CV e 280 Nm di coppia grazie alla tecnologia twin scroll del turbocompressore azionato dai gas di scarico.
L'elettrificazione è minima, visto che si tratta di un modello mild hybrid equipaggiato con un piccolo motore elettrico in grado di erogare una potenza supplementare di 14 kW, utile soprattutto negli spunti per alleviare il lavoro del motore a benzina a favore sì delle prestazioni, ma soprattutto dei consumi, che indicano una media di 6,1/6,5 litri/100 km nel ciclo combinato. Il tutto a fronte di prestazioni comunque brillanti, come testimoniano il tempo di 8,3 secondi dichiarato nell'accelerazione da 0 a 100 km/h e la velocità massima di 212 km/h.

202 mm di altezza da terra

Pur mantenendo l'impronta del modello precedente, lo stile è cambiato in modo abbastanza evidente, con una crescita dimensionale che può essere quantificata in 13 cm in più in lunghezza, mentre l'altezza è cresciuta di 8 cm. Oltre che nel design, i gruppi ottici posteriori a LED sono cambiati grazie alla disponibilità di nuove firme luminose offerte a richiesta, mentre le barre sul tetto nere sono ora di serie per tutte le versioni. La vocazione off-road è poi sottolineata dall'altezza da terra di 202 mm, mentre l'offerta di cerchi spazia da 17 fino a 21 pollici.

Quattro allestimenti

Sono quattro gli allestimenti disponibili: Classic, Essential, Favoured e JCW, con la peculiarità della finitura del montante C che cambia appunto in funzione dell'allestimento scelto. Per esempio, Favoured si riconosce per il tetto a contrasto e la cornice della griglia anteriore in Vibrant Silver, mentre i cerchi da 20 pollici con design Windmill Spoke 2-tone accentuano la sportività della Countryman C. L'abitacolo di questo allestimento si caratterizza invece per la tonalità bicolore, mentre il volante sportivo a tre razze è riscaldato.

La colorazione delle finiture esterne, inclusi i gusci degli specchietti retrovisori, è specifica per ogni allestimento.

Anche la finitura del montante C, a sinistra, cambia in funzione dell'allestimento. I gruppi ottici posteriori, più in basso, riprendono sempre il motivo della Union Jack.

Tanto spazio e divano scorrevole

Abitabilità e luminosità caratterizzano l'abitacolo della nuova Countryman, che può essere equipaggiata con il tetto panoramico, mentre i sedili sportivi di serie sono più accoglienti rispetto a quelli del modello precedente grazie alla larghezza aumentata di tre centimetri nella zona delle spalle e dei gomiti. Da segnalare anche il divano scorrevole di 13 cm per favorire lo spazio per i passeggeri posteriori o la capienza del vano bagagli a seconda delle necessità, mentre i tre schienali indipendenti sono regolabili nell'inclinazione fino a un massimo di 13 gradi. La capienza del bagagliaio spazia da 450 a 1.450 litri, mentre al centro della nuova plancia spicca il display OLED circolare dal diametro di 240 mm attraverso il quale si possono gestire tutti i sistemi di infotainment e di assistenza in modo comodo e intuitivo attraverso il tocco oppure con un comando vocale. A

Oltre che nel design, i gruppi ottici posteriori sono cambiati grazie alle nuove firme luminose

ANTEPRIME

DFSK

Sono sempre più numerosi i marchi cinesi che si affacciano al nostro mercato, e tra questi figura anche DFSK, importato da China Car Company, società con sede operativa a Prato e sede legale a Livorno. DFSK è appunto una Casa automobilistica cinese fondata nel 2003, che ha venduto oltre 3 milioni di vetture nel mondo e fa parte di DongFeng, il secondo Gruppo automobilistico in Cina. L'azienda cinese vanta sette centri produttivi, uno dei quali negli Stati Uniti (nello Stato dell'Indiana) ed un centro di Ricerca e Sviluppo sempre negli USA, nella Silicon Valley. In Italia, la gamma importata da China Car Company si compone ora di tre modelli, tutti, SUV, disponibili con diversi allestimenti. Glory 500 è lungo 439 cm, monta un 4 cilindri a benzina di 1,5 litri ed è disponibile sia con il cambio manuale a 5 marce che con la trasmissione automatica CVT. Glory 580 si caratterizza invece per la lunghezza di 468 cm, per la configurazione a 7 posti, mentre la meccanica si fonda sempre sul 4 cilindri a benzina di 1,5 litri, ma in questo caso turbo, per una potenza massima di 150 CV in luogo dei 116 CV della versione ad alimentazione atmosferica. Al top della gamma si trova invece IX5, che adotta lo stesso motore di Glory 580, ma ha un look più sportivo e moderno, con parafanghi allargati e coda in stile coupé; offre invece una dotazione molto più completa. A breve arriveranno anche le versioni IX7 ed E5 Phev, con quest'ultima dotata di motorizzazione ibrida plug-in. In alto, nella pagina a fianco, i prezzi di listino (IVA compresa), a cui vanno aggiunte IPT e messa su strada; unico optional la vernice metallizzata (488 euro). A

Sopra, Glory IX5, il modello più lussuoso della gamma, che monta comunque lo stesso motore 1.5 turbo da 150 CV di Glory 580 (in alto nella pagina a fianco).

DFSK GLORY **500 M/T**	16.988 euro
DFSK GLORY **500 CVT STANDARD**	18.788 euro
DFSK GLORY **500 CVT LUXURY**	20.588 euro
DFSK GLORY **580 INTELLIGENT**	25.988 euro
DFSK GLORY **IX5**	28.988 euro

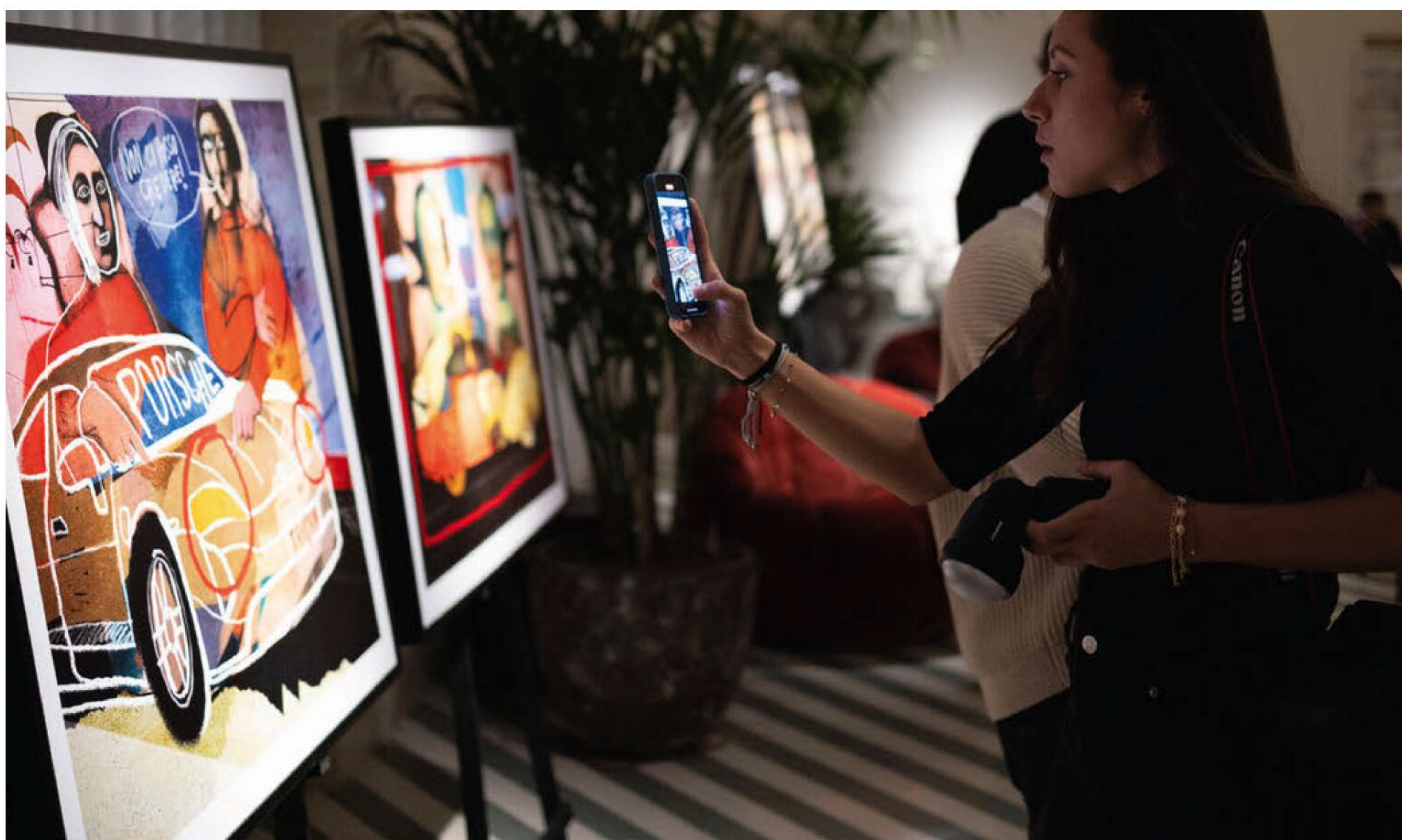
La versione di accesso alla gamma è Glory 500, offerta sia con cambio manuale che con trasmissione a variazione continua

PORSCHE ITALIA E **STEFANO GUINDANI**

Arte e mobilità sostenibile

The art of Soul, Electrified è il fil rouge che unisce l'anima di Porsche Taycan con la potenza espressiva delle opere protagoniste del progetto artistico curato da Stefano Guindani per Porsche Italia

Il progetto è nato l'anno scorso e, in estrema sintesi, si pone come obiettivo quello di dare spazio a persone che riescono a vedere ciò che per altri è invisibile. Nel caso specifico, cinque artisti emergenti sono stati scelti per descrivere in modo diverso il viaggio di Porsche verso la modalità sostenibile iniziato con Taycan. "The art of Soul, Electrified" si propone quindi di raccontare l'elettrificazione in modo inedito, stimolando artisti e pubblico a riflettere sulla portata di questa rivoluzione della mobilità. Gli artisti sono stati lasciati liberi di interpretare in modo assolutamente soggettivo i pilastri che compongono il trittico: sostenibilità, elettrificazione e Taycan, in modo tale da generare una raccolta di opere uniche e originali che potessero includere una varietà di linguaggi, tecniche e rappresentazioni.

"La curiosità di vedere come avrebbero interpretato, ognuno con la propria arte, la Taycan e i concetti che rappresenta, ovvero potenza, futuro, rivoluzione, eleganza, bellezza, mi ha accompagnato dall'inizio alla fine di questo percorso. Credo che il risultato ci sveli 4 mondi diversi, caratterizzati ognuno da un proprio modo di immaginare e di raccontare le cose. È davvero affascinante assistere alla creazione e svelare queste visioni", spiega Stefano Guindani.

L'esposizione verrà messa a disposizione di tutti i Centri Porsche d'Italia e rappresenterà il primo evento artistico itinerante di Porsche Italia

Gli artisti e le loro opere

Gli artisti di "The art of Soul, Electrified" sono **Andrea Frazzetta, Elisa Seitzinger, Giuseppe Ragazzini, Alberto Ponticelli e Katetheo.**

I reportage fotografici sono il principale mezzo di narrazione di **Andrea Frazzetta**, che collabora con media internazionali quali New York Times, Guardian, National Geographic e l'Espresso. L'artista ha utilizzato la tecnica infrared, che ruota attorno al concept "Energia, in armonia con il pianeta". La tecnica a infrarossi permette di catturare una parte di realtà che non possiamo normalmente vedere a occhio nudo perché capace di raggiungere una lunghezza d'onda superiore ai 700 nm.
Elisa Seitzinger è un'illustratrice torinese che prende ispirazione dall'arte medievale, in particolare dalle miniature. L'artista, infatti, ritrova nella bidimensionalità un mezzo portatore di una carica simbolica. Per "The art of Soul, Electrified", Elisa ha proposto un trittico dall'estetica dirompente dal titolo "Energia che nasce dall'incontro tra scienza e leggenda", rappresentato con disegno manuale a china su carta e colorazione digitale.
Giuseppe Ragazzini è scenografo e artista visivo, le cui proiezioni pittoriche hanno accompagnato spettacoli in alcuni dei teatri italiani più importanti come il Piccolo Teatro a Milano e La Fenice di Venezia. La sua interpretazione di "The art of Soul, Electrified" è racchiusa nel titolo del suo trittico di natura ultra-pop, con contorni ironici: "Sinergia tra anima e creatività".
Fumettista noto al pubblico italiano e statunitense, **Alberto Ponticelli** racconta, attraverso le sue tavole, l'incertezza reale del quotidiano e la sicurezza fittizia del virtuale. La sua interpretazione si traduce nella raffigurazione di una "Tempesta che si fa strada" perché per l'autore ogni creazione nasce da una tormenta di energia che colpisce la nostra capacità d'immaginazione. Il trittico è un'elaborazione grafica che unisce la manualità del disegno alla postproduzione digitale, attraverso texture create dall'artista.
Katetheo è una graphic designer che racconta personaggi che si muovono in mondi surreali, inondati dal colore. Per questo progetto, Katetheo lancia un messaggio di forte impatto, espresso sin dal titolo "Correre veloci verso un futuro sostenibile". Attraverso un approccio di grafica digitale, nelle tre tavole l'artista raffigura il movimento nelle sue varie forme, all'interno di un immaginario onirico che viene invaso dalla potenza di Porsche Taycan. L'esposizione artistica "The art of Soul, Electrified" verrà messa a disposizione di tutti i Centri Porsche d'Italia e rappresenterà quindi il primo evento artistico itinerante di Porsche Italia. A

CONCEPT

LEXUS

A tutta elettrificazione

In arrivo tante novità firmate Lexus: inedite piattaforme, batterie più efficienti, nuovi modelli, oltre al sistema operativo Arene. Entro il 2030 la gamma sarà esclusivamente elettrica

Al Kenshiki Forum 2023, anche Lexus ha illustrato le sue strategie future e la sua visione di una mobilità 100% elettrica entro il 2030. Il brand di lusso di Toyota si è infatti posto l'obbiettivo di diventare un marchio esclusivamente elettrico in Europa entro i prossimi anni. Tuttavia il costruttore giapponese, almeno nel breve periodo, non punterà esclusivamente sulle batterie, ma anche sulle tecnologie full e plug-in-hybrid. Lexus sta infatti anche progettando nuove piattaforme su cui verranno costruiti i prossimi modelli 100% elettrici. Parallelamente sfrutterà anche le nuove batterie del Gruppo Toyota che garantiranno un'autonomia media di 800 km nel ciclo WLTP e tempi di ricarica ridotti: si parla di 20 minuti per passare dal 10 all'80% di carica.

Nuovo sistema operativo

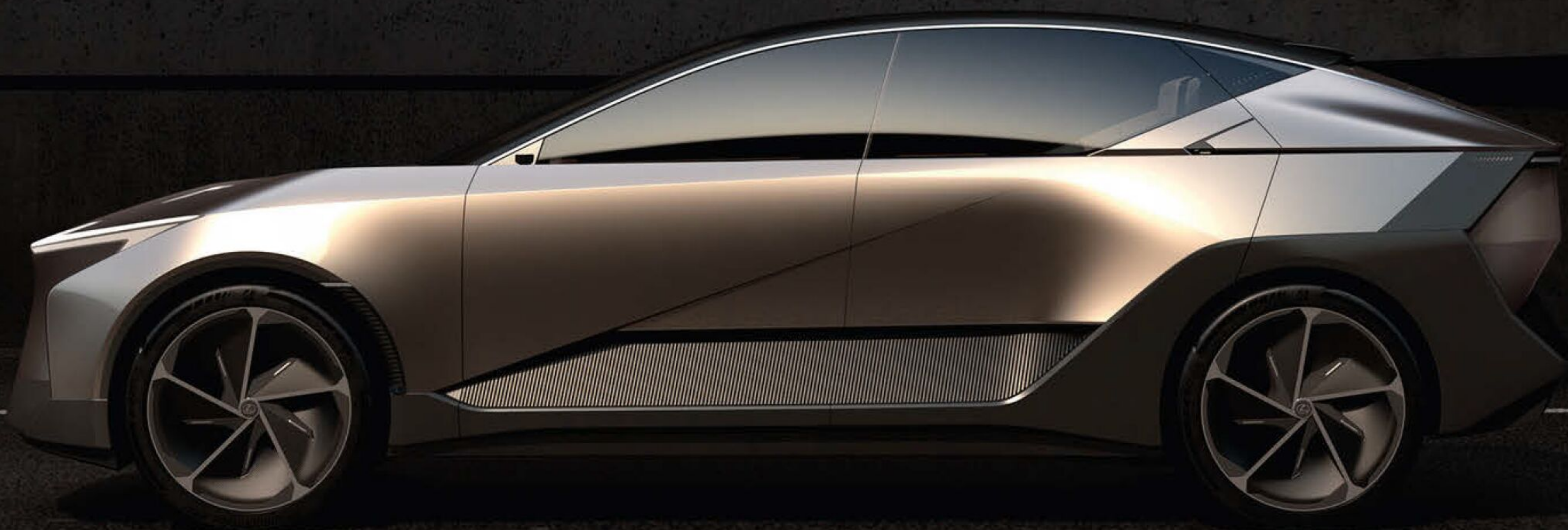
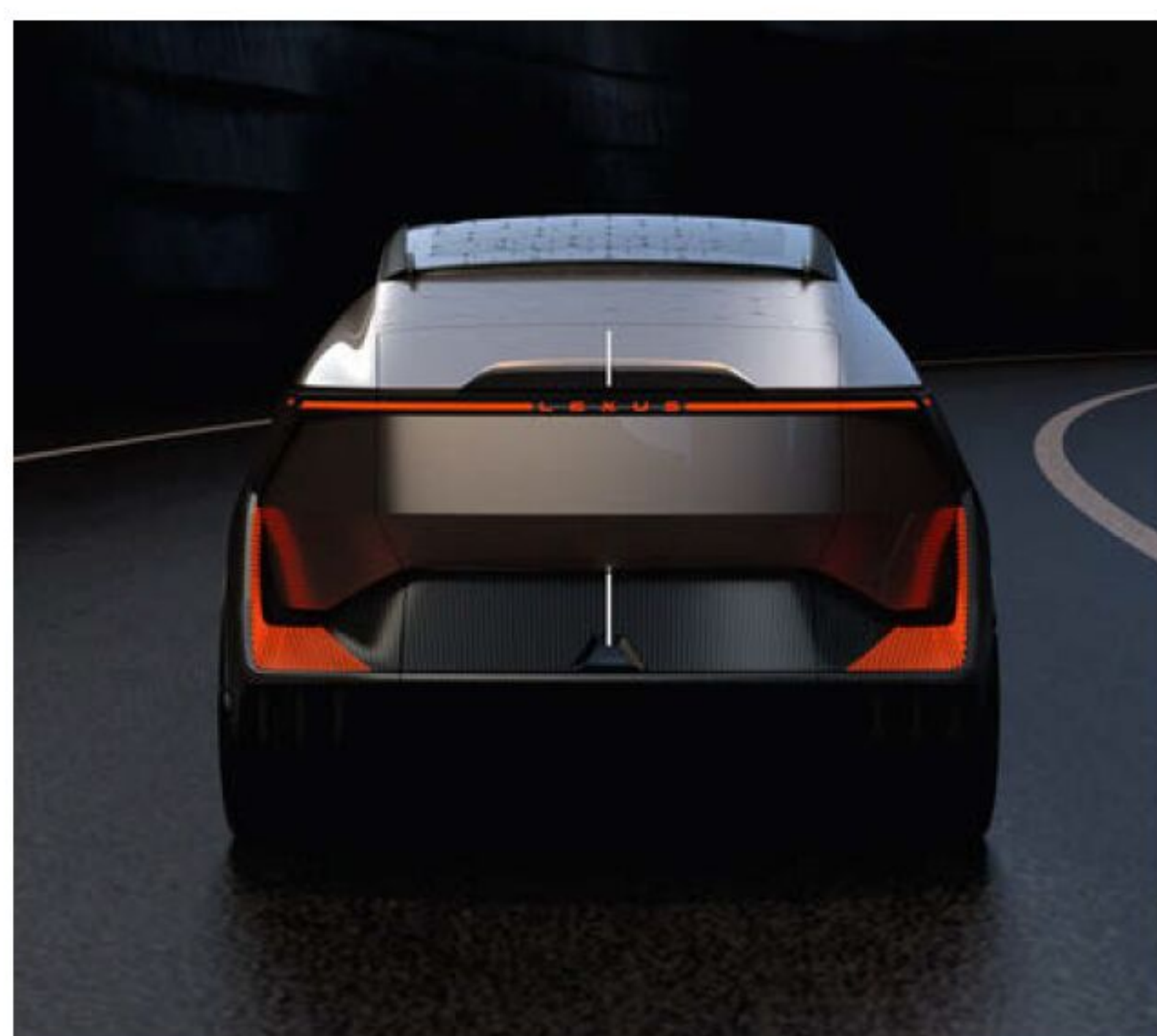
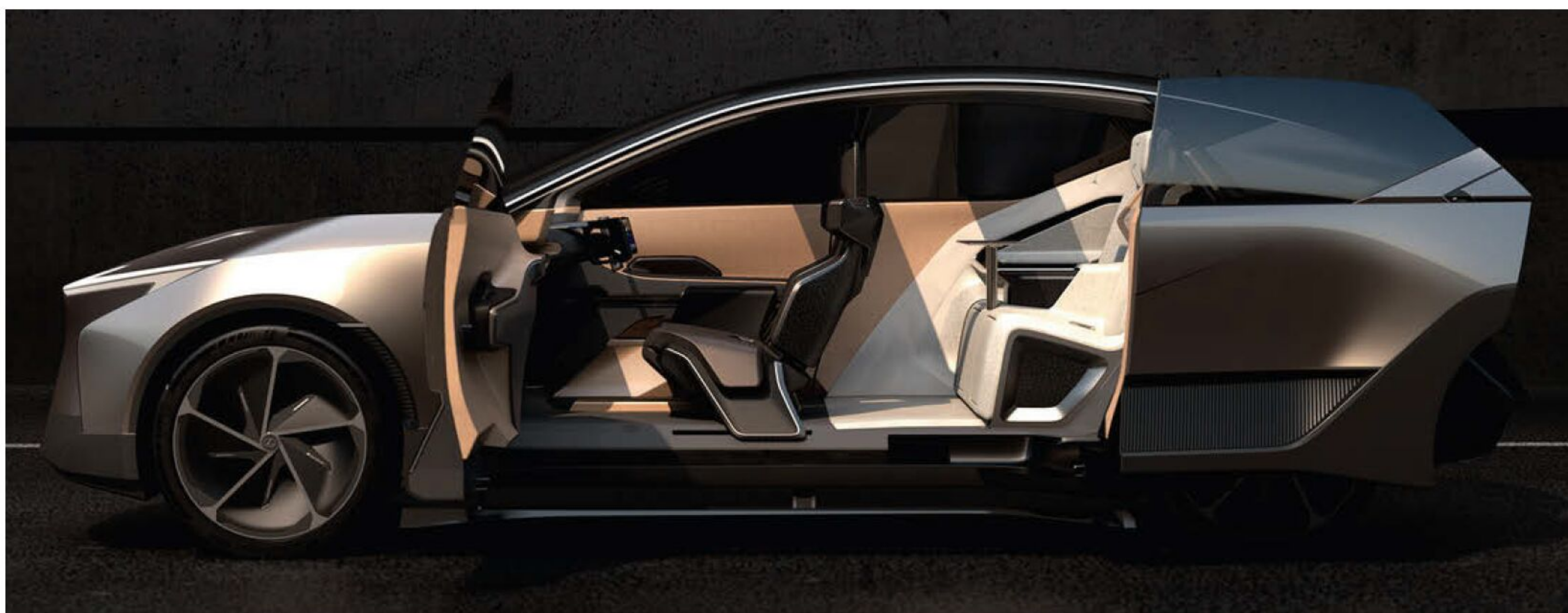
Si chiama Arene il sistema operativo che Lexus sta sviluppando per i futuri modelli, prossimi alla produzione. Grazie all'intelligenza artificiale, l'assistente vocale sarà in grado di fornire risposte rapidissime e di dare suggerimenti personalizzati in base alle abitudini del conducente. Una volta comprese le sue necessità, il guidatore non avrà più bisogno di aprire un applicazione o di selezionare una stazione radio, sarà l'auto a farlo in autonomia. Il nuovo sistema operativo alzerà anche gli standard per quanto riguarda l'intrattenimento di bordo con nuove applicazioni e servizi per i passeggeri.

TOYOTA 見識 KEN SHIKI FORUM 2023

LEXUS DEEP DIVE

Lexus manterrà il suo status di brand di lusso all'interno del gruppo Toyota. Anche i prossimi modelli faranno parte del mondo premium.

CONCEPT LF-ZL

A Bruxelles, sede dell'annuale Kenshiki Forum, Lexus ha portato i due concept LF-ZL e LF-ZC. Non sono dei semplici esercizi di stile, bensì due modelli prossimi alla produzione, che avranno un ruolo molto importante per il futuro del brand. Il primo è un mega SUV 100% elettrico che rappresenterà il futuro top della gamma firmata Lexus. Le dimensioni sono mastodontiche, con ben 5,3 metri di lunghezza, poco più di 2 metri di larghezza, 1,7 m di altezza, e soprattutto un passo di 3,35 m a garanzia di un'abitabilità da primo della classe. Pur essendo di taglia extralarge, questo SUV non è "goffo" su strada, ha una bella impronta grazie ad un design che riesce a snellirne la silhouette. Non sono stati ancora comunicati i dati relativi al powertrain e quindi, ad oggi, non possiamo darvi numeri relativi alla potenza e all'autonomia. Sicuramente Lexus garantirà percorrenze importanti, offrendo anche una notevole riserva di potenza. Quello che si apprezza, guardandola dal vivo, sono le grandi superfici vetrate che garantiscono una notevole quantità di luce naturale all'abitacolo, oltre alle sue linee molto geometriche ma dallo stile manga giapponese. Purtroppo non abbiamo avuto la possibilità di entrare nell'abitacolo per "toccarlo con mano", ma dalle foto sembra tutto molto avveniristico, grazie al largo impiego di ampi schermi e monitor che formano l'intera strumentazione.

Unica nel suo genere, l'apertura delle portiere posteriori garantisce un pratico accesso alle sedute. Gli interni rappresenteranno invece il nuovo corso per quanto riguarda il layout dell'abitacolo.

Forme molto squadrate per questo concept, che sembrano rappresentare la naturale evoluzione dell'attuale design Lexus

CONCEPT LF-ZC

LF-ZC ed anticipa il modello che sarà lanciato nel corso del 2026. Il complicato ed impronunciabile nome è l'acronimo di "Lexus Future Zero-Emission Catalyst" e porta in dote numerose novità. L'auto sarà costruita sulla prossima piattaforma dedicata alle vetture elettriche del Gruppo Toyota e sfrutterà una tecnologia produttiva che permetterà di realizzare grandi parti del telaio in pezzi unici. In questo modo si abbassano i costi di produzione, a tutto vantaggio di un prezzo d'acquisto più basso. Con una lunghezza di 4,75 m x 1,88 m di larghezza e con un passo di 2,89 m, l'auto è una grossa berlina come quelle che andavano tanto di moda negli anni 90. Le forme sono decise e taglienti mentre, anche in questo caso, gli interni decisamente moderni e completamente digitali. Non sono stati ancora comunicati i dati relativi ai powertrain, quello che sappiamo è che questo modello sarà dotato della trazione integrale elettrica Direct4 e di un sistema steer-by-wire simile a quello presente sulla Lexus RZ.

Il concept LF-ZC si presenta con forme e linee molto taglienti e definite. Lo stile, molto moderno ma non pesante, è associato a un abitacolo completamente digitalizzato.

NUOVA RZ

Nel corso della primavera del 2024 verrà lanciata invece una nuova versione del SUV elettrico RZ che sarà equipaggiato con la sola trazione anteriore. Entro la fine del prossimo anni sarà invece proposto lo sterzo by-wire, One Motion Grip. In cantiere per i futuri modelli alla spina c'è anche un sistema che riprodurrà il funzionamento di un cambio manuale tradizionale. Si tratta di una soluzione sviluppata per fornire ai nostalgici quelle sensazioni che le auto elettriche non sono in grado di fornire allo stato attuale. A

La RZ a trazione anteriore rappresenterà il modello elettrico entry level del marchio Lexus. Arrivo previsto in primavera

SMART CABIN

Esiste anche una versione con singolo motore e trazione posteriore, accreditata di 299 CV e di un tempo di 5,28" sullo 0-100

ANTEPRIME

XIAOMI SU7

Noto al grande pubblico per la produzione di smartphone, il colosso cinese Xiaomi ha presentato una berlina elettrica dalle prestazioni in grado di impensierire la Porsche Taycan: da 0 a 100 km/h in 2,78 secondi e 265 km/h di velocità massima

L'obiettivo di Xiaomi, azienda nota più che altro per la produzione di smartphone, ma impegnata anche nel settore degli elettrodomestici e più in generale dell'elettronica, è molto ambizioso: diventare nell'arco di 15/20 anni una delle prime 5 Case automobilistiche mondiali, a fronte di un investimento di 10 volte superiore rispetto a quello già effettuato nel mondo degli smartphone.

SU come Sport Ultra

Il primo prodotto presentato a pechino si chiama SU7, dove SU sta per Sport Ultra. Si tratta di una berlina dal look in stile coupé lunga poco meno di 5 metri e disponibile in due configurazioni, definite V6 e V8. La prima, a trazione posteriore e dotata di un singolo motore da 299 CV e 400 Nm di coppia, accelera da 0 a 100 km/h in 5,28 secondi, raggiunge 210 km/h di velocità massima ed è equipaggiata con una batteria da 73,6 kWh per un'autonomia di 668 km. La variante più "cattiva" monta invece due motori e la trazione è integrale, il tutto per una potenza massima di 673 CV, 830 Nm di coppia e prestazioni da capogiro: 2,78 secondi per scattare da 0 a 100 km/h e 265 km/h di velocità massima. L'autonomia assicurata dalla batteria da 101 kWh è invece di 800 km, mentre la tecnologia 800 V, proprio come nel caso della Porsche Taycan, consente di ricaricare per un'autonomia aggiuntiva di 220 km in un tempo di 5 minuti, mentre in 10 minuti l'autonomia aumenta di 390 km.

Un tablet su ruote

Xiaomi definisce Smart Cabin l'abitacolo di SU7, che si presenta con un monitor centrale da 16,1 pollici, un head-up display HUD da 56 pollici e un quadro strumenti digitale da 7,1 pollici, mentre dietro gli schienali dei sedili anteriori ci sono due alloggiamenti per accogliere altrettanti tablet. L'elettronica di bordo funziona in modo estremamente fluido, con l'avvio del sistema operativo che avviene in 1,49 secondi dopo lo sblocco delle porte. Offre inoltre una connessione cross-device senza soluzione di continuità tra gli smartphone e l'auto: ad esempio, quando un telefono viene portato nell'abitacolo, la console visualizza automaticamente un'icona, consentendo di accedere facilmente all'interfaccia del telefono stesso con un solo tocco. Le applicazioni per smartphone possono essere comodamente appuntate sulla console, trasformandosi istantaneamente in applicazioni per l'auto. In termini di integrazione hardware, SU7 supporta oltre 1000 dispositivi smart home Xiaomi per una facile integrazione con l'auto, consentendo il rilevamento automatico e l'accesso senza password A

ANTEPRIME

BYD YANGWANG U9

Negli ultimi mesi abbiamo provato e conosciuto tanti modelli firmati BYD. Il colosso cinese sta mettendo in atto un'importante offensiva a livello europeo costruendo auto per il grande pubblico, non esclusivamente cinese. BYD vuole elettrificare il mercato e lo sta facendo, con un discreto successo, grazie ad auto a batterie molto interessanti come la berlina Atto 3, il SUV Dolphin, la Han e la più recente berlina sportiva anti Tesla, la Seal. Tutte auto adatte alle famiglie a cui mancava, almeno fino ad oggi, una mosca bianca come potrebbe essere oggi una supercar. Ed ecco servita la nuovissima e potentissima BYD YangWang U9, ormai pronta per entrare in produzione ed essere venduta per ora solo fuori dall'Europa. L'auto ha dimensioni decisamente importanti per una supercar: è lunga 4,97 metri, larga 2,03 metri e alta 1,3 metri. La U9 ha anche un passo di ben 2,9 metri per consentire di ospitare tra gli assi il grosso pacco batterie da 100 kWh. Batterie che sono prodotte internamente da FinDreams, una filiale sempre di proprietà di BYD.

Le linee della BYD YangWang U9 sono quelle di una vera supercar nonostante il frontale in stile Renault, mentre l'apertura delle porte ad ali di gabbiano è un richiamo alle supercar europee.

DISUS-X-SYSTEM

Si chiama Disus-X System il nuovo sistema di controllo delle sospensioni della YangWang U9. Consiste in un dispositivo di controllo elettronico di ogni singola sospensione capace di controllare il movimento verticale, laterale e longitudinale attraverso i dispositivi di gestione degli ammortizzatori. La YangWang U9 è una vera supercar dunque, sia dal punto di vista tecnico che da quello estetico, ma non nel prezzo: sarà commercializzata inizialmente in Cina con un prezzo di partenza di circa 130 mila euro. Una cifra sicuramente importante, anche se, paragonandola a quelle dei competitor europei di supercar elettriche, potrebbe quasi sembrare un'occasione.

Numeri da urlo

Quando si trattano le supercar elettriche, parliamo molto spesso di prestazioni paragonabili a quelle delle auto di Formula 1, e questa BYD non fa certo eccezione. La supersportiva alla spina è mossa da ben quattro motori elettrici, uno per ogni singola ruota, accreditati di una potenza di 326 CV ciascuno.
La somma di tutta questa cavalleria arriva a quota 1.304 CV, ma c'è un prezzo da pagare: il peso. Sulla bilancia, la U9 arriva a 2.475 kg, circa 175 kg in più della Rimac Nevera, l'altra hypercar elettrica in circolazione e dalle prestazioni mozzafiato. Parlando di prestazioni (dichiarate), questo bolide scatta da zero a 100 km/h in soli due secondi e raggiungere una velocità massima di 300 km/h. Essendo un auto elettrica però, bisogna anche parlare dell'autonomia che, spesso e volentieri, per questa tipologia di vetture è davvero limitata.
Le batterie della U9 assicurano fino a 700 km con una singola carica secondo il ciclo di test cinese. Niente male date le prestazioni e se paragonata ad altre vetture elettriche meno potenti, ma anche molto meno efficienti per quanto riguarda le percorrenze medie. A

Il diffusore posteriore e la pinna centrale sul lunotto sono elementi aerodinamici indispensabili per una supercar da 300 km/h

ANTEPRIME

CITROËN MY AMI POP

Una diversa grafica e un nuovo look del frontale contraddistinguono la nuova versione del quadriciclo francese, offerto a 8.890 euro

L'idea di proporre un quadriciclo leggero elettrico il più minimalista possibile e con un prezzo inferiore rispetto a gran parte della concorrenza è stata vincente, e lo dimostra il fatto che a fine novembre Ami è stata leader del mercato italiano dei quadricicli con 5.968 unità immatricolate, pari al 40% di quota di mercato, che sale al 66% nel mercato dei quadricicli 100% elettrici. Nonostante ciò, la Casa francese ha deciso di non riposare sugli allori, introducendo alcune modifiche per la versione My Ami Pop per esaltare ulteriormente il suo carattere giocoso, giovane e sportivo.

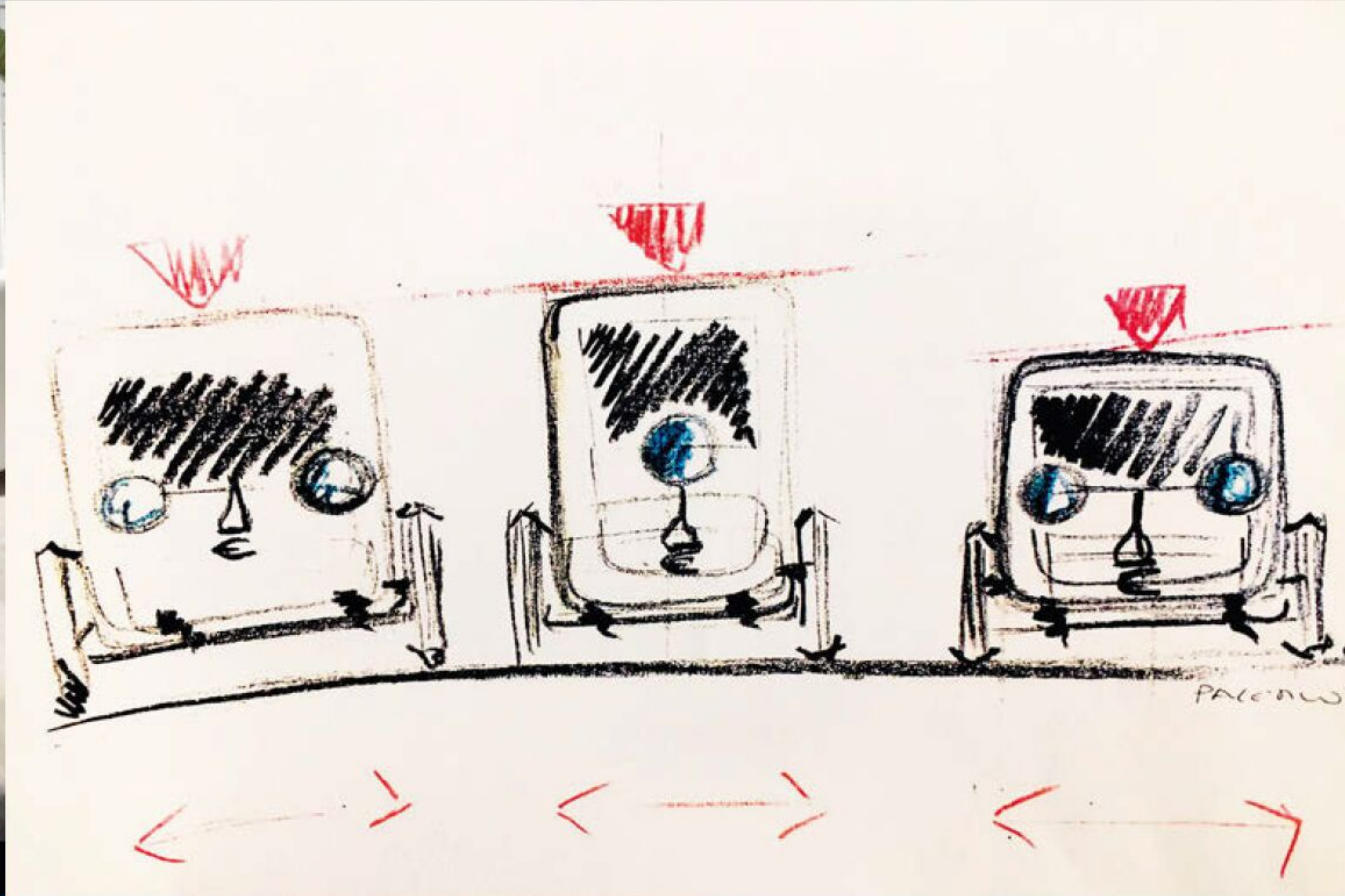
A novembre, Ami è stata leader del mercato dei quadricicli in Italia con 5.968 unità immatricolate, pari al 40% di quota del mercato

Grafiche ristilizzate

My Ami Pop introduce l'infrarosso come tonalità dominante, visto che gli adesivi sulle soglie delle porte e sui pannelli laterali passano dall'arancione al rosso Infrarosso, tinta caratteristica della gamma Citroën. Nella vista frontale spiccano le nuove cornici dei proiettori che completano la fascia nera con gli chevron sotto il parabrezza e il rinforzo nero del paraurti, mentre lateralmente si notano le nuove grafiche: il numero 2 ha dimensioni ridotte per far posto a un cerchio e un triangolo stilizzati, due forme molto semplici e grafiche ispirate al mondo digitale dei gamers.

Debutta il selettore di guida sulla consolle, che sarà esteso a tutte le Ami a partire dal primo semestre 2024.

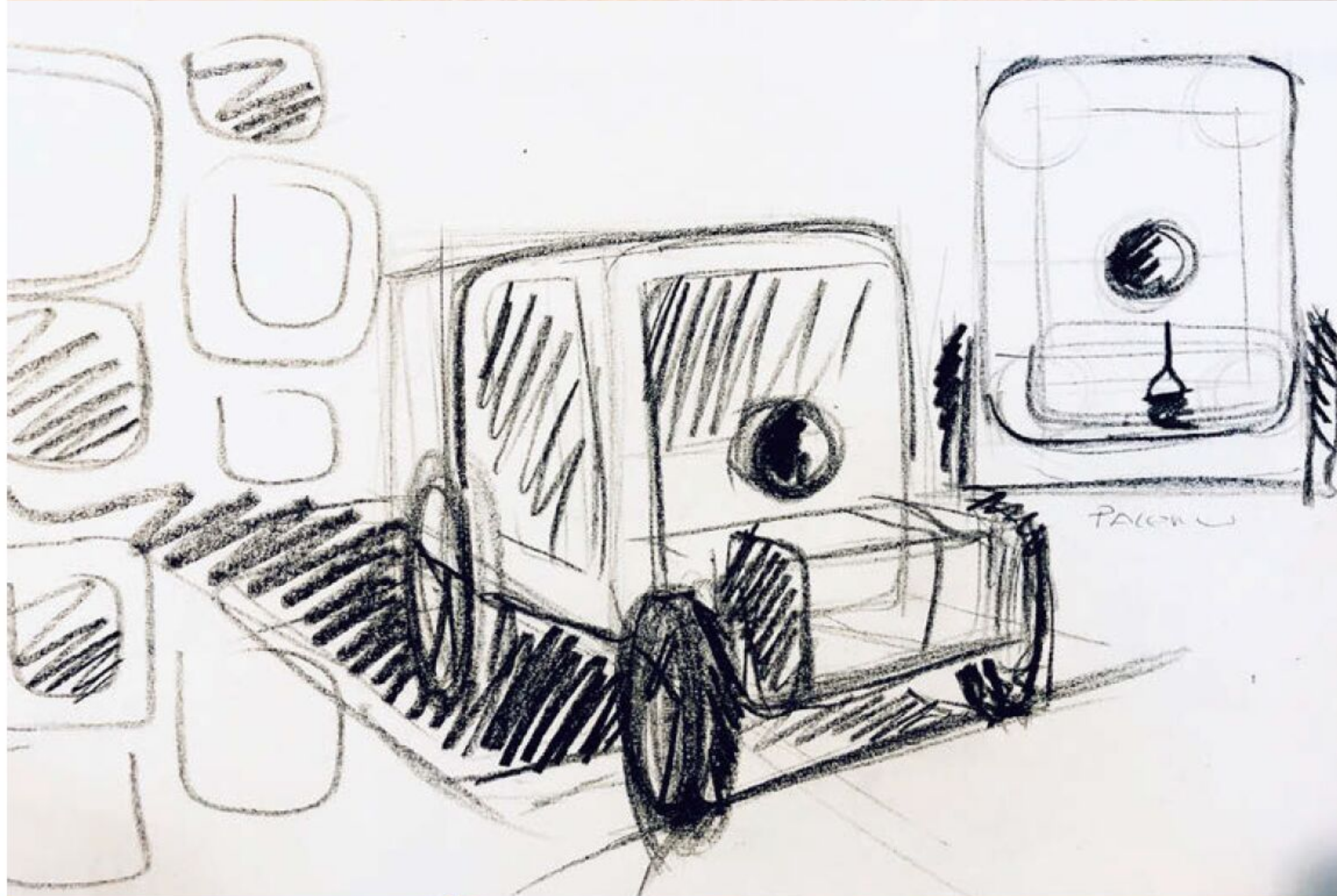
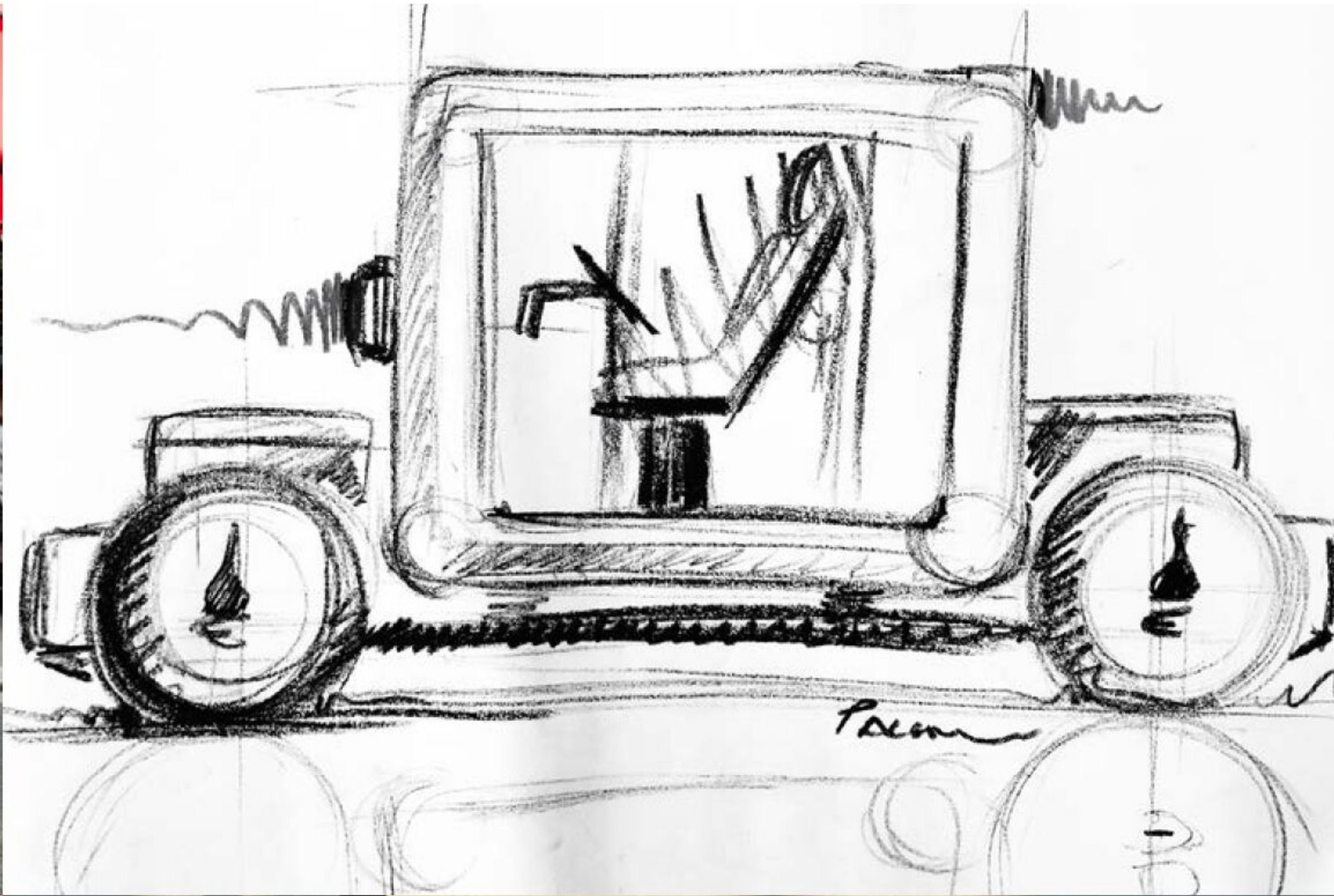
Interni ancora più funzionali

Nell'abitacolo è stato introdotto il selettore di guida sulla console centrale per migliorare l'ergonomia. I comandi sono più visibili e facili da selezionare, mentre in corrispondenza dei pulsanti RND si trovano la presa USB, il comando della ventilazione, il pulsante di segnalazione di pericolo e la radio, e i comandi di riscaldamento/sbrinamento. Il selettore di guida sulla consolle centrale sarà comunque disponibile su tutte le versioni di Ami nel 1° trimestre del 2024. Nuovo My Ami Pop è ordinabile a 8.890 euro IVA inclusa con pagamento in un'unica soluzione, oppure a partire da 49 euro IVA inclusa/mese in noleggio a lungo termine (esempio di noleggio a lungo termine di 48 mesi con un anticipo di 5.074 euro IVA inclusa). La rata mensile e il primo pagamento del canone per quest'ultima opzione possono essere adattati al budget personale. Le prime consegne avverranno nel 1° trimestre del 2024 nei 12 Paesi che già vendono Ami. A

MUOVERSI IN CITTÀ

MOLE URBANA

In città con stile

Il progetto Mole Urbana nasce dalla volontà di distinguersi nel mondo della mircro-mobilità urbana. In arrivo una gamma 100% elettrica pensata e costruita seguendo la sostenibilità. Prezzi però non alla portata di tutti

Dopo tre anni di lavoro di sviluppo, la gamma Mole Urbana è pronta per dare il suo contributo alla micro-mobilità per la città. Sono infatti in arrivo sul mercato le simpatiche microcar elettriche disegnate dallo stilista Umberto Palermo. L'ambizioso progetto Mole Urbana nasce dalla volontà di creare un prodotto utile, che allo stesso tempo rispondesse concretamente alle necessità dettate della transizione ecologia che stiamo vivendo da anni. L'azienda italiana ha rivisto i processi produttivi in ambito automotive, cercando di limitare al massimo la produzione di Co2 e l'utilizzo d'acqua. L'attenzione all'ambiente e al territorio non si limita esclusivamente a quest'area: la fabbrica sorge su una zona industriale dismessa, mentre il personale riqualificato proviene da aziende in difficoltà. Per quanto riguarda i fornitori, sono state scelte aziende italiane ed europee, evitando così l'acquisto di componenti in Cina. Si tratta di scelte pensate sia per minimizzare l'impatto ambientale, sia per aiutare le persone in difficoltà.

Semplicità per tutti i gusti.

La gamma delle microcar firmata Mole Urbana si compone di ben dodici modelli, tutti esclusivamente alla spina: Sport GT, Running, Naked, Romantic, Roadster, Corriera, Turismo, Pic-Up, Lavoro 1, 2 e 3 e Sandy. La particolarità di questa vasta gamma è che tutti i modelli hanno la medesima larghezza e altezza, con la sola esclusione della Sport GT, che è più bassa e affusolata. Per quanto riguarda la lunghezza si potrà scegliere tra due telai, realizzati entrambi con profilati estrusi di alluminio e acciaio: uno piccolo da 2,60 metri e uno da 3,35 metri di lunghezza.

Materiali sostenibili

Tutti i modelli sono stati realizzati sfruttando l'alluminio per la sua leggerezza e l'acciaio inox per la robustezza. Entrambi i materiali non necessitano di cataforesi e, se il cliente lo desiderasse, sarebbe possibile scegliere di non verniciare la carrozzeria lasciando il suo colore originario. In questo modo si evitano processi di tinteggiatura, spreco di denaro, e inquinamento. Il lamellare di legno marino viene invece utilizzato per il pavimento e per la plancia. L'Abs in granuli, riciclato e termoformato, viene invece impiegato per i paraurti e per alcuni componenti della carrozzeria.

I prezzi

Mole Urbana ha un costo di partenza di 14.500 euro, che possono scendere a 10.500 con gli incentivi, riferito alla versione Naked, il quadriciclo leggero a 48 V orientato più verso l'essenzialità. Il top di gamma raggiunge 27.500 euro per la Roadster, che scendono a 23.500 con gli incentivi. Mole Urbana potrà essere prenotata acquistando sul sito moleurbana.com un voucher di pre-ordine, completamente rimborsabile, a partire dal prossimo autunno, acquisendo così il diritto per una delle prime 100 unità, dette Special Edition, dotate di volante esclusivo, targhetta numerata, e incisione del nome proprio o di un'azienda.

Numerose le personalizzazioni, sia per la carrozzeria che per l'abitacolo. Due le misure della lunghezza: 2,60 e 3,35 metri

NEWS

TESLA CYBERTRUCK

Consegnati i primi 10 esemplari del mega pick-up elettrico, con un evento direttamente gestito da Elon Musk, Ceo della Casa statunitense, nonché l'uomo più ricco del mondo

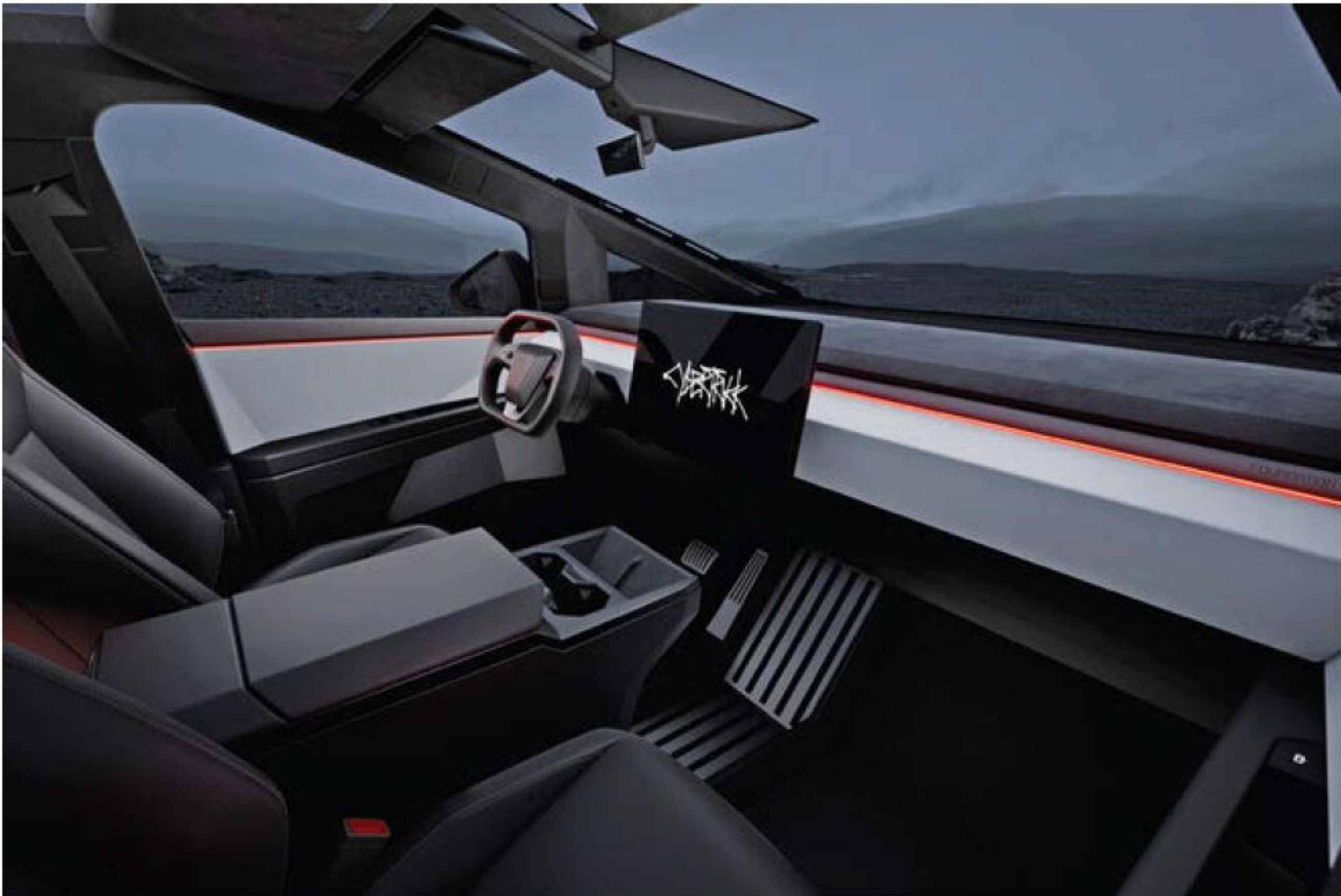
È prevista una versione a trazione posteriore con un solo motore, mentre l'integrale con due motori raggiunge l'apice con la Cyberbeast

Che Elon Musk non abbia mezze misure è noto a tutti, e la consegna dei primi 10 Cybertruck ad altrettanti clienti è stato un evento che rimarrà a lungo impresso nella mente sia dei sostenitori, che degli haters dell'uomo più ricco, ed eclettico aggiungerei, del mondo. Tutto parte da un video che simula l'esplosione dell'abitacolo per evidenziare i principali componenti che danno vita a questo mezzo unico nell'intero panorama automobilistico. Poi finalmente compare l'inconfondibile muso che più squadrato di così non si può, seguito da una serie di filmati che mostrano quanto il nuovo Cybertrack sia eclettico. Nuovo per modo di dire, perché di questo truck se ne parla dal 2019, ma l'interesse è rimasto vivo fino ad oggi, anche se il prezzo è praticamente raddoppiato rispetto a quello annunciato al lancio prima dell'arrivo della Pandemia.

Tre versioni, da 60.990 e 99.990 dollari

Si parla infatti di una forbice che spazia da 60.990 a 99.990 dollari e di tre versioni: a trazione posteriore, oppure integrale in due diverse declinazioni. Partiamo dalla base, di cui si sa soltanto che è equipaggiata con un singolo motore, che raggiunge una velocità massima di 180 km/h, ha un'autonomia di circa 400 km, scatta da 0 a 60 mph (96 km/h) in 6,5 secondi e arriverà nel 2025. Più dettagliate invece le informazioni del modello a trazione integrale, sempre autolimitato a 180 km/h di velocità massima, ma capace di accelerare da 0 a 60 mph in 4,1 secondi e accreditato di un'autonomia di 547 km, che salgono a 756 con il range extender, di cui non si sa praticamente nulla ma, in pieno spirito Tesla, non

Cybertruck si adatta sia al lavoro sia al tempo libero, ma questa è una caratteristica abbastanza diffusa tra i moderni pick-up.

Il minimalismo degli interni è ormai un punto fermo di Tesla, a cui comunque anche altri costruttori si sono ispirati recentemente

escluderemmo certo una sorta di gigantesca powerbank come quelle che utilizziamo per la ricarica degli smartphone. Poi viene il pezzo forte, e questo lo si può intuire già dal nome Cyberbeast, una bestia appunto, non tanto per la velocità massima che sale fino a 209 km/h, quando per il tempo di 2,6 secondi dichiarato sullo 0-60 mph.

Cybertruck può anche trasformarsi in un punto di ricarica mobile per altre auto elettriche. Basta solo avere la batteria carica!

A differenza di quanto avvenuto in occasione della prima presentazione, ora la palla da baseball lanciata sul cristallo di Cybertruck non ha danneggiato lo stesso.

Più scattante di una Porsche? Sì, ma...

Lo show di Musk non si limita a dimostrare quanto Cybertruck sia polivalente e capace di trainare (4.990 kg dichiarati) più di quanto non sappiano fare punti di riferimento come Ford F150 e addirittura F350, ma vuole dimostrare anche le sue prestazioni da supercar. E lo fa con mostrando il video di una drag race sul quarto di miglio in cui batte una Porsche 911, ma non è tutto: solo alla fine si scopre che Cybertruck sta trainando un carrello con sopra un'altra 911! Tutto ciò dopo aver mostrato un uomo che spara sulla carrozzeria, che ovviamente resiste senza fare un plissé, e lo stesso accade quando viene lanciata una palla da baseball sul cristallo, a differenza di quanto avvenne in occasione della prima presentazione al pubblico… Musk sottolinea anche la rigidezza della sua scocca superiore a quella di una McLaren P1, anticipando anche qualche contenuto tecnico come le 4 ruote sterzanti e lo steer by wire, tecnologie che rendono maneggevole questo mega pick-up lungo quasi 5,7 metri e largo oltre 2 metri. **A**

Un gigante lungo 5.682,9 mm, largo 2.207 mm e dal peso di 3.104 kg. Secondo Musk, la scocca è più rigida di quella della Mc Laren P1

PRODOTTO

PRIMO CONTATTO

GWM WEY 03

Wey 03 è un SUV plug-in hybrid che fissa nuovi standard per le auto Made in Cina. Qualità generale percepita decisamente alta e autonomia in elettrico fino a 136 km sono i suoi punti di forza

tempo di lettura 4'48''

La Great Wall Motors è tornata, e lo ha fatto con stile. Il colosso giapponese sbarca nel mercato europeo con un nuovo modello, Wey 03, pensato e costruito per il grande pubblico e i grandi numeri. Si tratta di un SUV di medie dimensioni, elettrificato, e con un abitacolo curato nei minimi dettagli che strizza l'occhio al mondo premium. Sì, ho detto premium, riferito a un auto cinese. Esagero? No, semplicemente sono rimasto piacevolmente stupito dalla sensazione di qualità percepita a bordo e dalla concretezza che ha mostrato sul campo la Wey 03. Se prima il made in Cina era anche sinonimo di bassa qualità, oggi le cose sono cambiate, e GWM lo sta dimostrando. Linee semplici e gradevoli, abitacolo ben rifinito ed un motore elettrico che garantisce 136 km di autonomia a zero emissioni rendono Wey 03 una possibile protagonista nel super affollato mondo dei SUV elettrificati del segmento C.

Le linee di Wey 03 sono filanti ed eleganti. Lo stile dell'auto è sobrio ma, grazie anche alle cromature, il design è piacevole.

Il prezzo di Wey 03 non è ancora stato definito, ma la forbice dovrebbe spaziare dai 45 ai 50 mila euro

TEST

DOVE

Lungo il litorale romano, passando per il lago di Bracciano su strade a scorrimento medio-veloce.

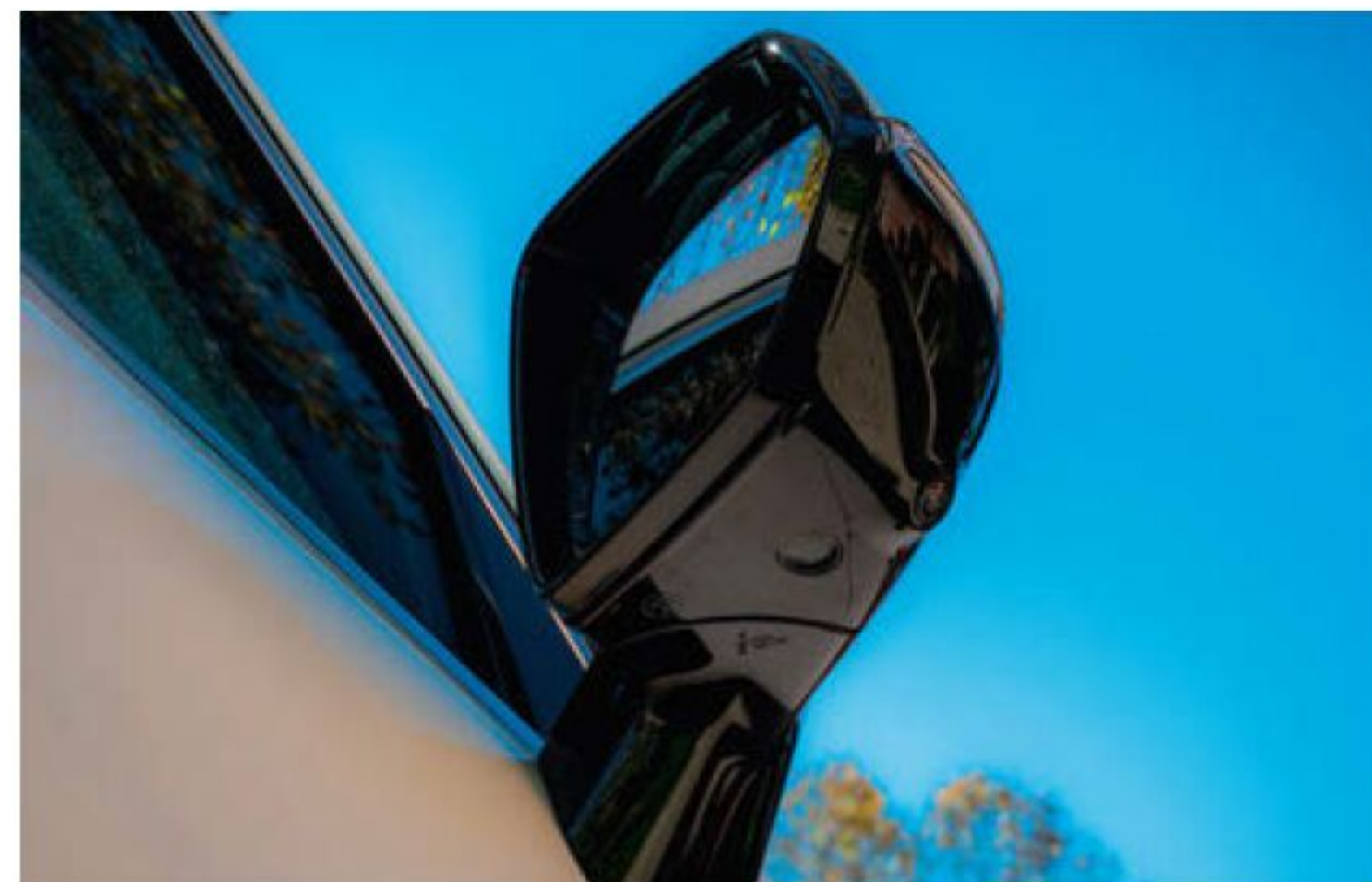
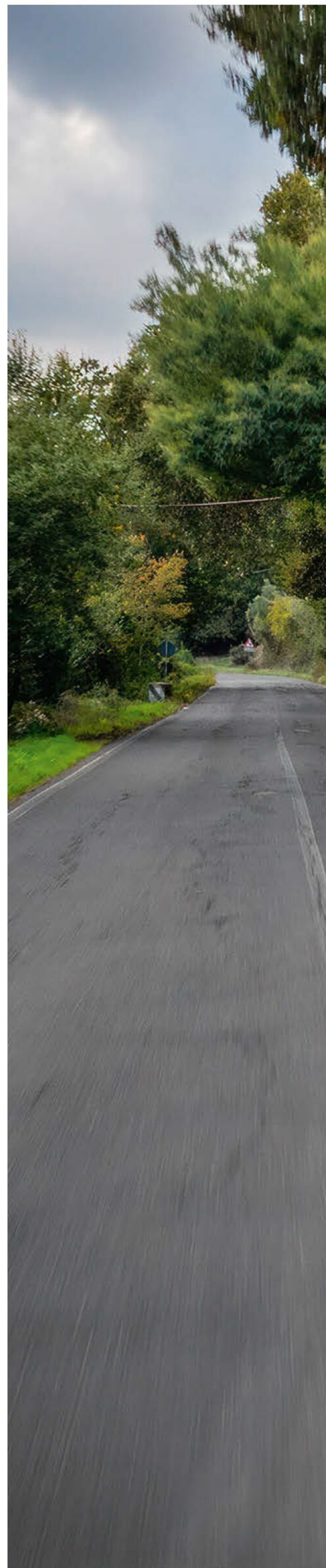
COME

Questo tipo di vetture prediligono una guida calma e rilassata, e noi ci siamo adeguati.

QUANTO

Il test drive in terra romana è durato circa 150 km.

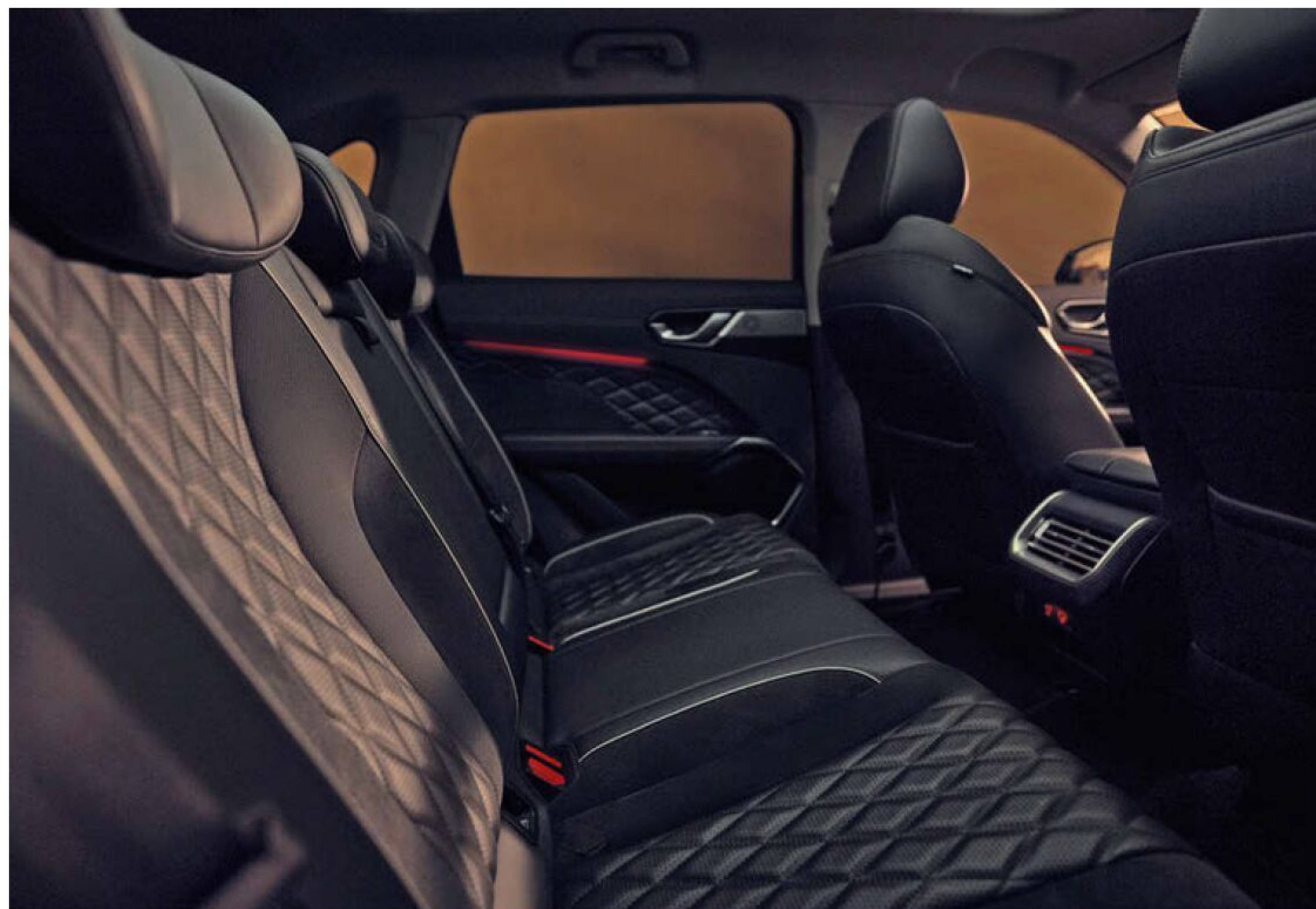
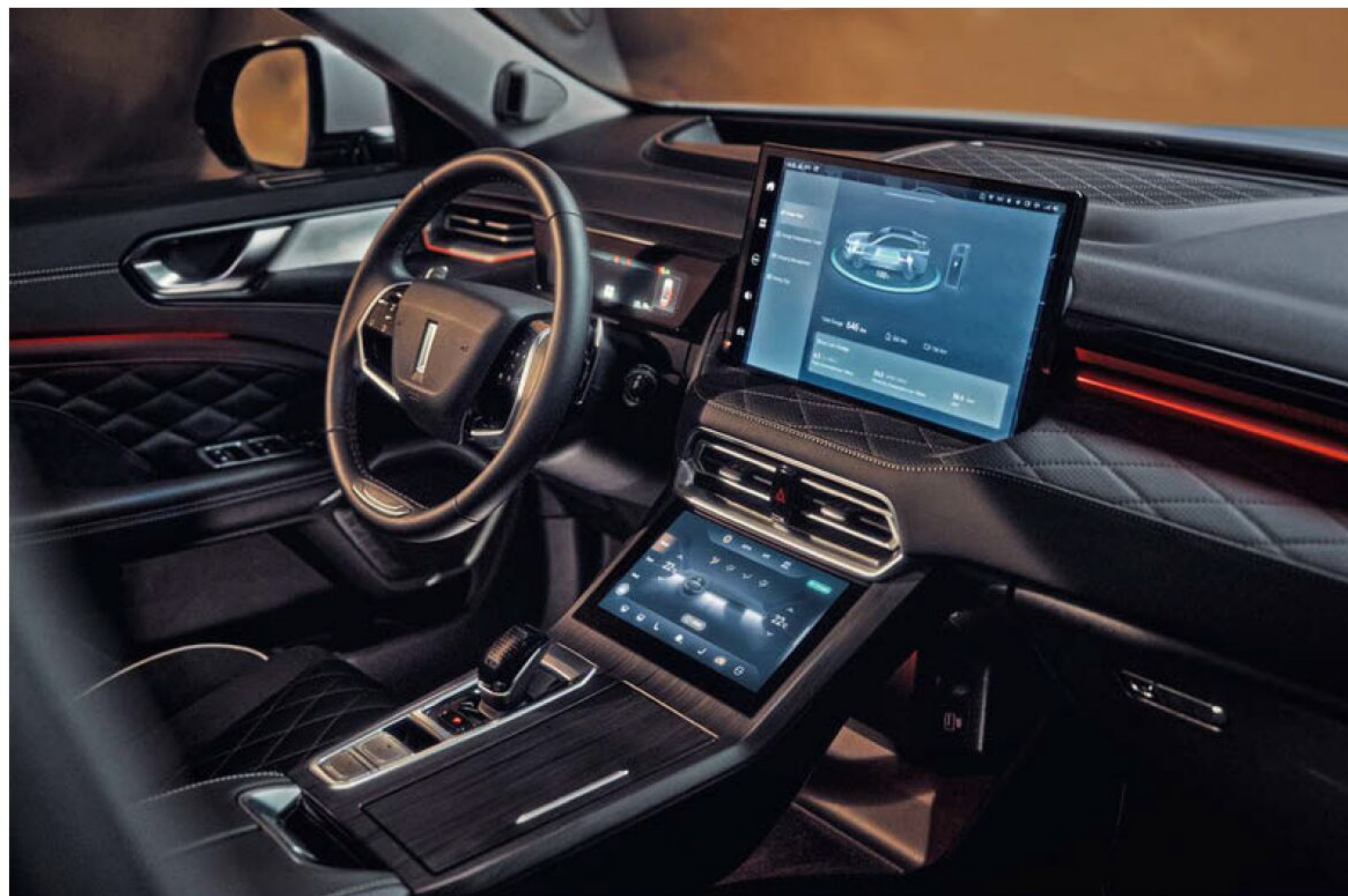
La grande calandra centrale conferisce una certa personalità all'auto. I fari full LED sono ben integrati con il frontale.

Gli specchietti retrovisori sono dotati di telecamere che si attivano ogni volta che si azionano gli indicatori di direzione.

A lato, la presa di ricarica tramite cui è possibile fare un pieno di energia in 38 minuti sfruttando una presa da 50 kW.

SENZA ECCESSI

GWM Wey 03 è lunga 4,67 metri, larga 1,89 metri, alta 1,73 metri e con un passo di 2,74 metri. Le forme sono morbide ed eleganti, senza troppi e inutili vezzi stilistici. Scelte di design che rendono la vettura poco appariscente, ma con le carte in regola per raccogliere numerosi consensi in territorio europeo. Trovo anche molto azzeccate le proporzioni che conferiscono un bell'equilibrio alla silhouette di tutta la vettura. Nulla per cui strapparsi i capelli dalla testa, piuttosto si tratta di uno stile che vuole essere semplice ma elegante. I gruppi ottici anteriori e posteriori, con tecnologia full LED, sono classici e ben integrati con il corpo della vettura, rendendo Wey 03 moderna e con uno "sguardo" facilmente riconoscibile.

Due step di potenza

Wey 03 sfrutta la tecnologia ibrida plug-in ed è disponibile con due livelli di potenza. La parte termica è (sempre) affidata ad un quattro cilindri turbo benzina da 2 litri, che eroga 204 CV. Si tratta di un motore che è stato sviluppato e costruito direttamente da GWM, ed è accoppiato con un'unità elettrica da 120 kWm nella versione a trazione anteriore, in grado di erogare una potenza massima di sistema di 270 kW, pari a 367 CV. La variante a trazione integrale sfrutta invece due motori elettrici, uno da 120 e l'altro da 135 kW, posizionati uno per ogni asse, e raggiunge una potenza di sistema di 442 CV e ben 600 Nm di coppia massima. La Casa dichiara un consumo medio di soli 0,5 l per ogni 100 km, con emissioni di CO2 pari a 15 g/km. L'aspetto più interessante però è l'autonomia a zero emissioni: si possono percorrere fino a 123 km per la versione 2WD e fino a 136 km per quella a trazione integrale. Anche la batteria da 34 kWh viene prodotta da Svolt, sempre parte del gruppo GWM, e dichiara tempi di ricarica interessanti: 3 ore e 20 minuti a corrente alternata da 11 kW che scendono a 38 minuti in corrente continua a 50 kW.

Di ottimo livello in comfort, anche con il fondo stradale sconnesso

La qualità dei materiali e degli assemblaggi interni è di alto livello. Plastiche morbide, pelle e schermi arredano un ambiente molto curato e accogliente.

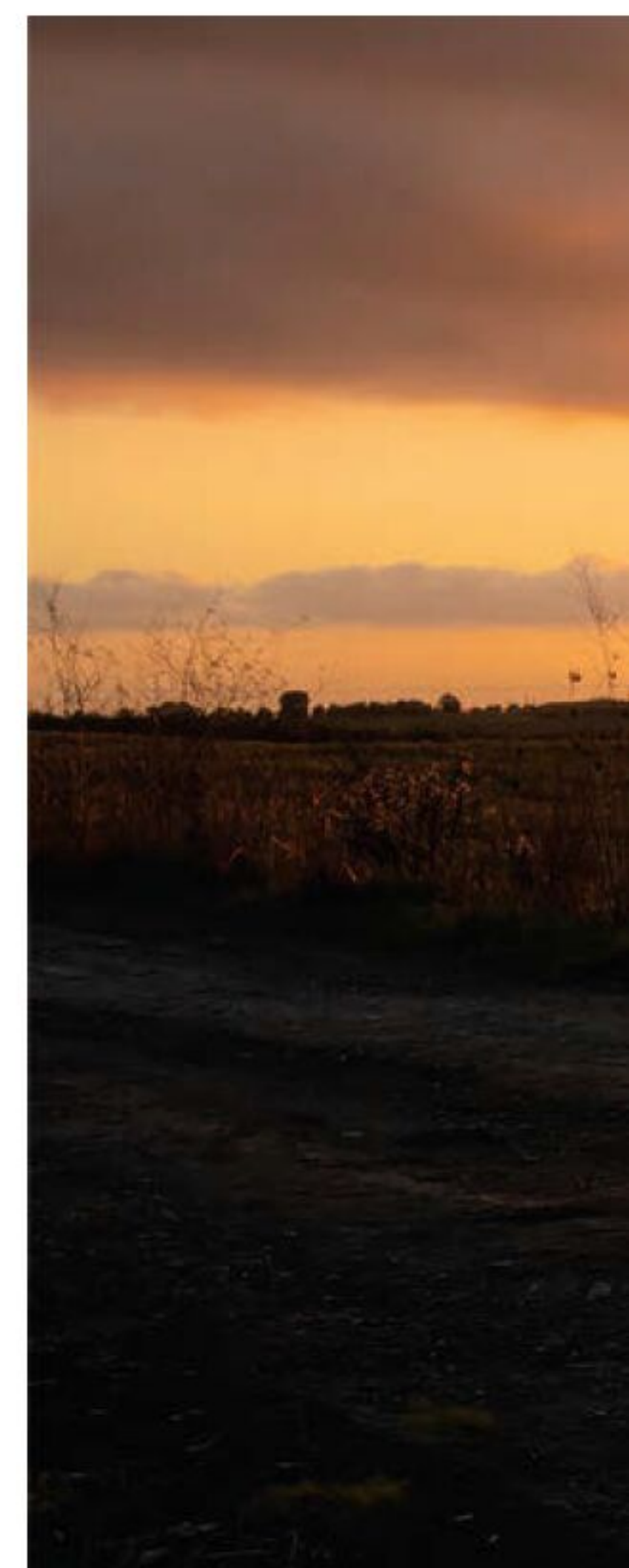
L'abitacolo è da grande

Una volta salito a bordo trovo ad accogliermi un ambiente spazioso e ben rifinito. C'è tanto spazio sia per il conducente che per i passeggeri, mentre la capacità del bagagliaio varia dai 352 ai 1.289 litri con schienali posteriori abbattuti. Come ho già detto in precedenza, ho molto apprezzato i materiali e le finiture interne, che si dimostrano di alta qualità, al pari delle parti rivestite in Alcantara. La plancia e la strumentazione si affidano a tre schermi ad alta definizione, oltre che all'head-up display supplementare sul parabrezza che fornisce le informazioni di navigazione e marcia. Il cruscotto digitale, a disposizione del guidatore, è da 9,2 pollici, lo schermo centrale da 14,6 pollici è invece riservato al sistema infotelematico, mentre il terzo display da 9 pollici è quello dedicato al climatizzatore. Tutto molto moderno ma anche fruibile: non bisogna essere degli ingegneri aerospaziali per sfruttare le varie funzioni a disposizione, segno di un ulteriore passo in avanti delle auto cinesi, che prima erano molto complesse e poco intuitive. Al di sotto del tunnel flottante centrale sono dislocati diversi vani portaoggetti e prese USB, sempre utili ed apprezzati.

La plancia centrale ospita i due schermi dedicati al sistema di intrattenimento e al climatizzatore. Promossa a pieni voti la loro fruibilità

Wey 03 è lunga 4,67 metri, mentre larghezza e altezza misurano rispettivamente 1,89 e 1,73 metri.

Come va

Accendo il motore, anzi il motore elettrico, con la grande curiosità di vedere come va su strada la nuova Wey 03. Gli ingegneri cinesi hanno lavorato a fondo per assicurare a chi siede dietro il volante buone sensazioni di guida e bassi consumi. La Gwm Wey 03 si comporta come un auto matura e ben costruita, che si guida nel pieno relax e nel massimo comfort. Avendo guidato per quasi 150 km sulle strade del litorale romano, farcito di buche e sconnessioni di tutti i tipi, ho apprezzato il lavoro svolto dalle sospensioni: anche passando sopra veri e propri "crateri", gli occupanti non vengono disturbati in alcun modo. Attenzione però a non affrontare le curve con troppo brio, dato che la taratura delle sospensioni non è pensata per sostenere l'auto nella guida sportiva. Con 600 Nm di coppia a disposizione mi sarei aspettato un'accelerazione bruciante, che però non ho trovato così esplosiva a causa di un cambio automatico a 9 rapporti poco reattivo. Molte volte capita di imbattersi in dati sulle autonomie in elettrico davvero troppo ottimistici, in questo caso i 136 km promessi da GWM sembrano essere molto vicino al dato reale. La lista degli ausili alla guida è molto ricca e completa e comprende anche le telecamere perimetrali. Peccato però che, inserendo l'indicatore di direzione, compaiano le immagini che vanno a sostituire le indicazioni del navigatore sullo schermo principale.

Il passo di 2,74 metri assicura una buona abitabilità. Non eccezionale invece la capacità del vano bagagli

Versioni e prezzi

Di solito a questo punto della prova si parla degli allestimenti e delle tempistiche di arrivo sul mercato del nuovo modello ma, in questo caso, purtroppo mancano le risposte a queste domande. GWM non sa ancora dirci quando arriverà in Italia la Wey 03 e soprattutto quanto costerà. Dalla Casa madre garantiscono che il nuovo modello arriverà nei primi sei mesi del 2024, nessuna idea sul prezzo d'acquisto che, dovrebbe comunque aggirarsi tra i 45 e i 50 mila euro. Wey 03 sarà proposta in due allestimenti: Premium e Luxury, sia con trazione anteriore che con la trazione integrale. A

A distinguerla è la tinta metallizzata Nero Midnight della carrozzeria, ma anche i cerchi da 20 pollici sono neri

PRIMO CONTATTO

CUPRA FORMENTOR VZ5 BAT

Una VZ5 ancora più esclusiva, prodotta in soli 500 esemplari e caratterizzata esternamente dal colore nero, ma anche dal sound del suo coinvolgente 5 cilindri turbo da 390 CV

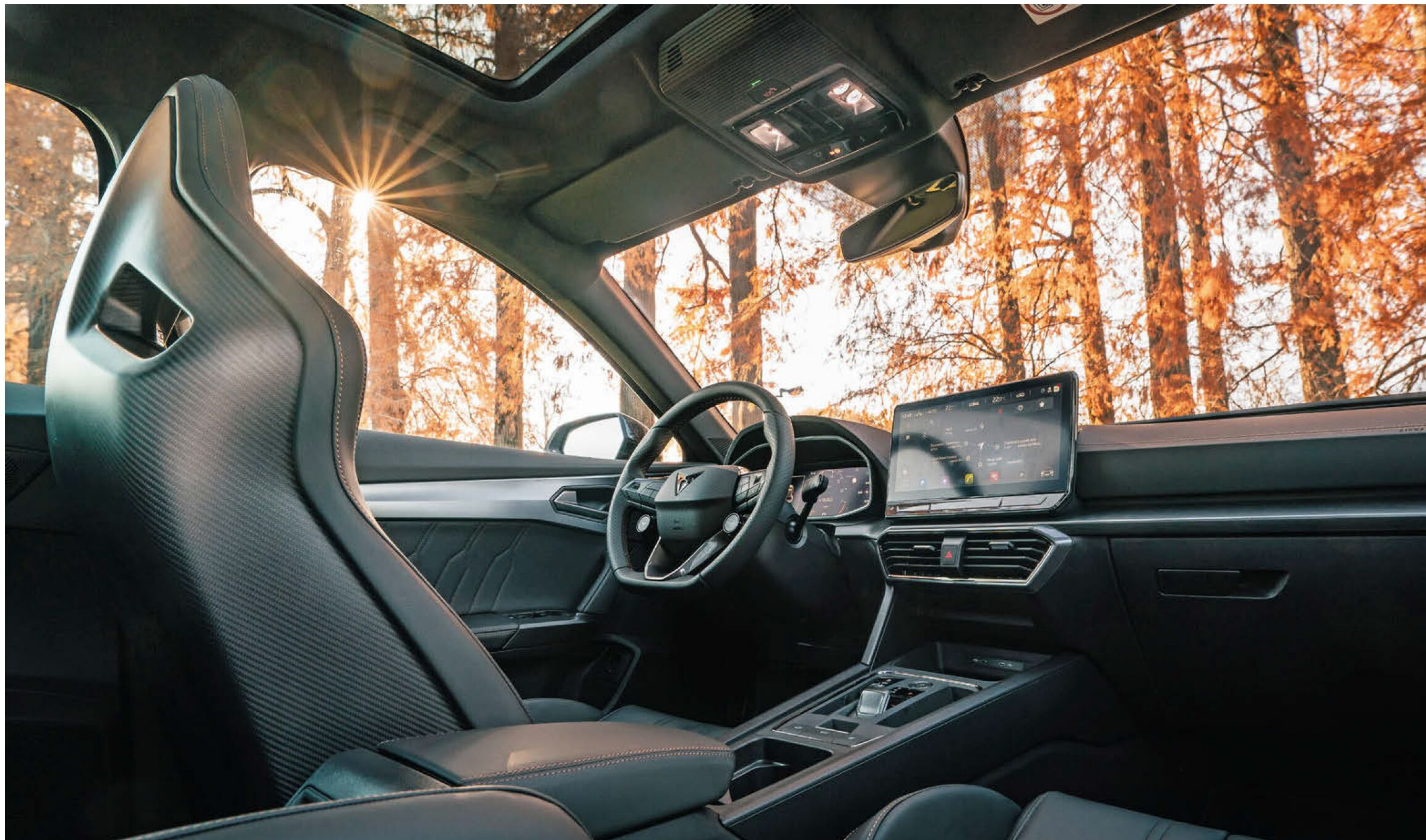
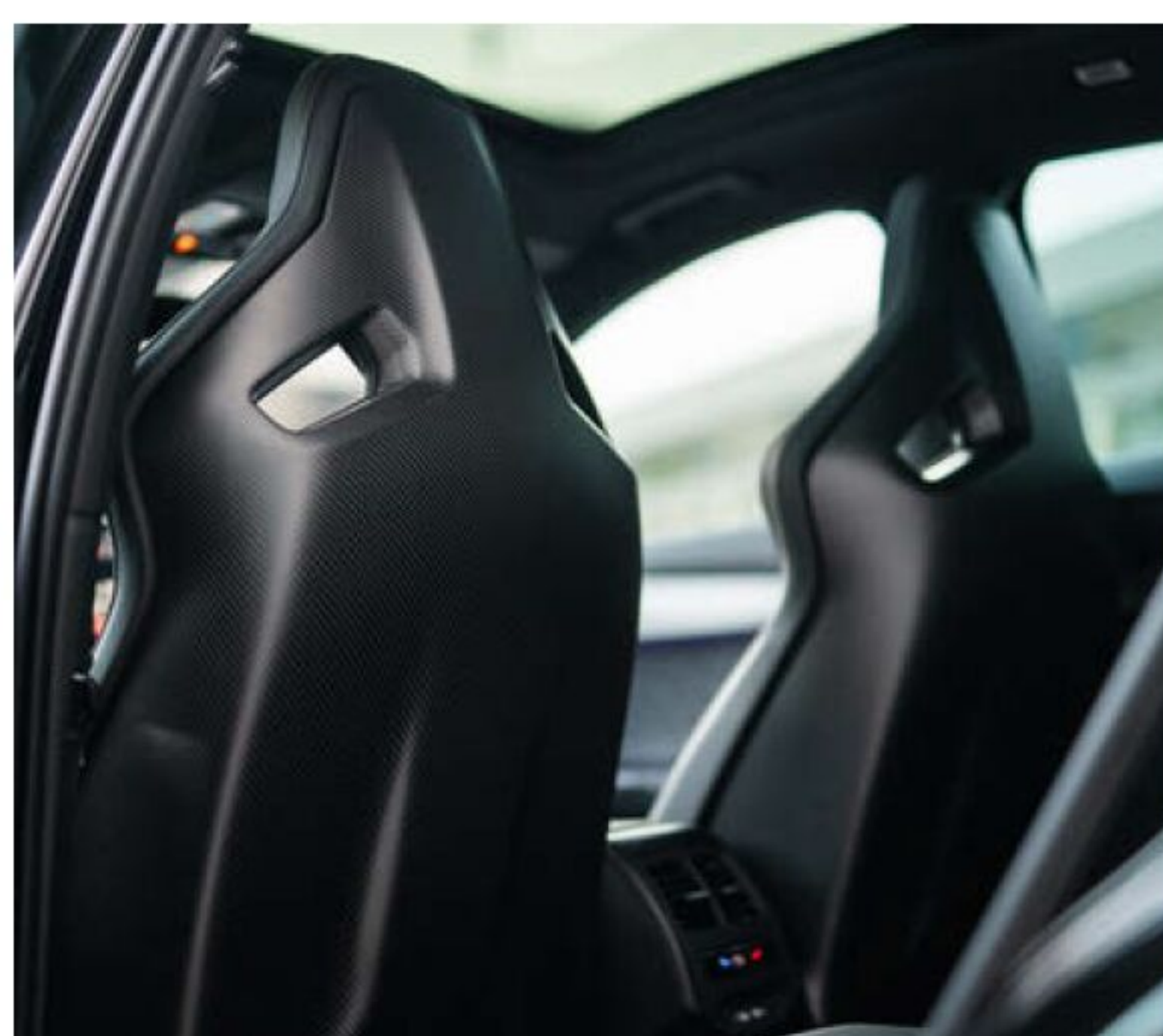
La VZ5 nella gamma Formentor è già di per sé una mosca bianca, figuriamoci poi questa edizione a tiratura limitata di soli 500 esemplari. Certo, per riconoscerla ci vuole un occhio attento e allenato, ma un primo indizio arriva sicuramente dai numerosi dettagli esterni neri, a partire dal colore metallizzato Nero Midnight della carrozzeria, ma senza certo escludere i cerchi in lega neri da 20". I mancorrenti sul tetto e la calandra presentano anch'essi una finitura nera lucida, mentre i gusci degli specchietti sono realizzati in fibra di carbonio di colore nero, alla stessa stregua delle rifiniture dell'estrattore posteriore e dei 4 terminali di scarico. I fari Matrix LED, il logo Cupra, ovviamente nero, presente sia nella parte anteriore che di coda di colore nero e la scritta Cupra cromata in scuro sul retro, aggiungono poi un ulteriore tocco distintivo al design.

tempo di lettura **4'43''**

TEST

DOVE
Da Milano e Tolcinasco, con qualche gradevole divagazione dal percorso principale.

COME
Senza lesinare sul pedale del gas quando possibile, ma anche imprigionati nel traffico caotico della tangenziale alla vigilia del "ponte" di Sant'Ambrogio.

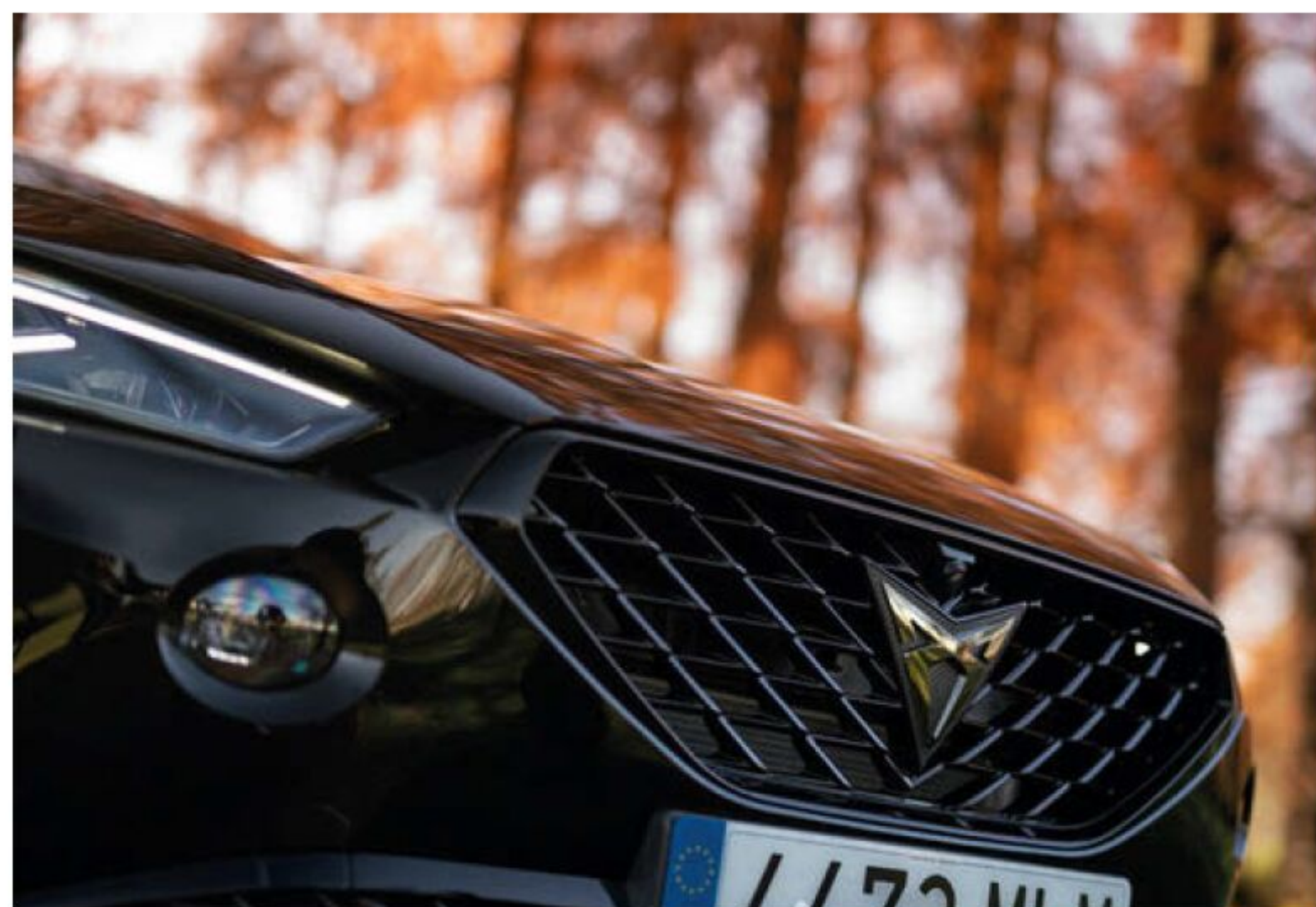
QUANTO
Per un centinaio di km scarsi, molti dei quali percorsi incolonnati in tangenziale.

Un abitacolo improntato alla sportività, a partire dai sedili a guscio. Il volante integra paddles non sempre comodi da raggiungere

A sinistra, i dettagli dei sedili a guscio rivestiti in pelle nera. Cupra Formentor VZ5 BAT è offerta a 78.000 euro.

Sedili sportivi. Neri, of corse...

All'interno spiccano invece i sedili avvolgenti (CUP Bucket in pelle nera), oltre al volante racing con il logo Cupra nero. Non mancano poi dettagli come le cornici cromate nere che delimitano sia le bocchette di aerazione che la consolle centrale, oltre al sistema di navigazione con display touch da 12". Un abitacolo sì dalla connotazione ancora più sportiva, ma sempre molto fruibile ed essenziale in virtù della disposizione razionale dei comandi, compresi appunto quelli del sistema multimediale. Individuare la posizione di guida ottimale è poi altrettanto facile, con l'altezza da terra in tipico stile SUV è associata a sedili talmente avvolgenti e ben conformati da riportare al mondo delle sportive più coinvolgenti e prestazionali. L'unico appunto riguarda i paddles dietro il volante per l'impiego manuale del cambio a doppia frizione, non comodissimi da raggiungere, soprattutto durante le sterzate più accentuate, quando non è possibile affidarsi alla classica leva sul tunnel, rimpiazzata da un comando da usare solo per inserire le posizioni P, R, N e D.

Dai cerchi neri si può vedere l'impianto frenante maggiorato, con dischi autoventilanti e forati anteriori da 375 mm di diametro stretti da pinze a 6 pistoncini. Sotto, alcuni dettagli esterni, tra cui spiccano i gusci degli specchietti in fibra di carbonio.

Trazione integrale e dischi anteriori da 375 mm

Inutile negare che il glorioso 5 cilindri turbo alloggiato sotto il cofano anteriore sia di origine Audi, del resto si tratta dello stesso motore adottato dalla RS Q3, anche se in questo caso dalla potenza ridotta di 10 CV, per un totale appunto di 390 CV e 480 Nm di coppia. Dati trasmessi a terra dal sistema di trazione integrale 4Drive dotato di differenziale posteriore con due frizioni a dischi multipli separate, una soluzione che non solo consente di disporre della massima trazione anche sui fondi a bassa aderenza, ma anche di rendere più efficace e coinvolgente la guida, soprattutto attivando la funzione Drift per esaltare il sovrasterzo di potenza. Da segnalare anche l'impianto di scarico dotato di by-pass per amplificare il sound quando si richiedono le massime prestazioni, oltre all'impianto frenante maggiorato, che si compone di dischi anteriori da 375 mm di diametro stretti da pinze a 6 pistoncini. E le prestazioni? Beh, la velocità massima è come sempre autolimitata a 250 km/h, mentre per scattare da 0 a 100 km/h servono 4,2 secondi, niente male considerando che l'Audi RS Q3 impiega 0,3 secondi in più…

Velocissima ma sempre sicura

L'analisi delle caratteristiche tecnica della VZ5 BAT non lascia dubbi sulla sua indole, ma come si comporta su strada? Purtroppo questo primo test si è svolto nei pressi di Milano alla vigilia del "ponte" di Sant'Ambrogio/Immacolata Concezione. Potrete quindi immaginare le condizioni di traffico lungo la tangenziale che da Milano ci ha portato verso Tolcinasco, dove si è svolta anche una bella partita di padel, uno sport con cui il marchio Cupra è particolarmente legato. Nella prima ora scarsa abbiamo quindi apprezzato quanto il cambio a 7 rapporti sia morbido in partenza e nei passaggi di marcia, quanto sia fastidioso il continuo intervento del sistema start/stop, che abbiamo prontamente disattivato, il tutto sommato all'efficacia di un cruise control adattativo che si è rivelato provvidenziale nel continuo stop and go di un'arteria ancora più congestionata del solito. Usciti dalla tangenziale, ci siamo concessi una divagazione rispetto all'itinerario previsto per goderci almeno una piccola parte dell'incredibile potenziale di questa sportiva travestita da SUV. Il 5 cilindri Audi è sempre un ottimo compagno di giochi, non solo per le prestazioni di cui è capace, ma anche grazie a un'erogazione old style particolarmente apprezzata in un panorama di motori turbo sempre più lineari e dalla curva di coppia piatta. Qui l'intervento del turbo si sente, eccome, mentre la progressione viene esaltata dal "canto" di un motore dal sound tanto coinvolgente quanto inconfondibile. Il tutto accompagnato da cambiate rapidissime da parte dell'inossidabile trasmissione DGS e da prestazioni prontamente contrastate da un impianto frenante sempre all'altezza della situazione. Le sospensioni rigide non infastidiscono più di tanto sullo sconnesso, mentre in curva contengono molto bene il rollio e sono assecondate da reazioni sempre molto composte dell'assetto. Per generare un po' di sovrasterzo bisogna proprio esagerare, visto che la principale qualità dei questa super Formentor è la sua incredibile capacità di associare prestazioni ai vertici della classe con una facilità di guida tale da far sentire a proprio agio anche chi non è avvezzo a simili perfomance. **A**

Il 5 cilindri turbo è sempre un ottimo compagno di giochi, non solo per le sue prestazioni, ma anche per l'inconfondibile sound

PRODOTTO

PROVA

HONDA **ZR-V ADVANCED**

Il comfort è esemplare, anche in virtù di una capacità di assorbimento delle sospensioni degna di un’auto di categoria superiore

Civic Utility Vehicle

Nasce dalla piattaforma della Civic il SUV sportivo Honda equipaggiato con l'efficientissimo powertrain ibrido e:HEV, in grado di assicurare percorrenze reali nell'ordine dei 20 km/litro. Non costa poco, ma offre una dotazione molto completa associata e materiali di ottima qualità

VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	CONSUMO MEDIO	PREZZO
173 km/h	**8,0 secondi**	**5,8 l/100 km**	**47.600 euro**

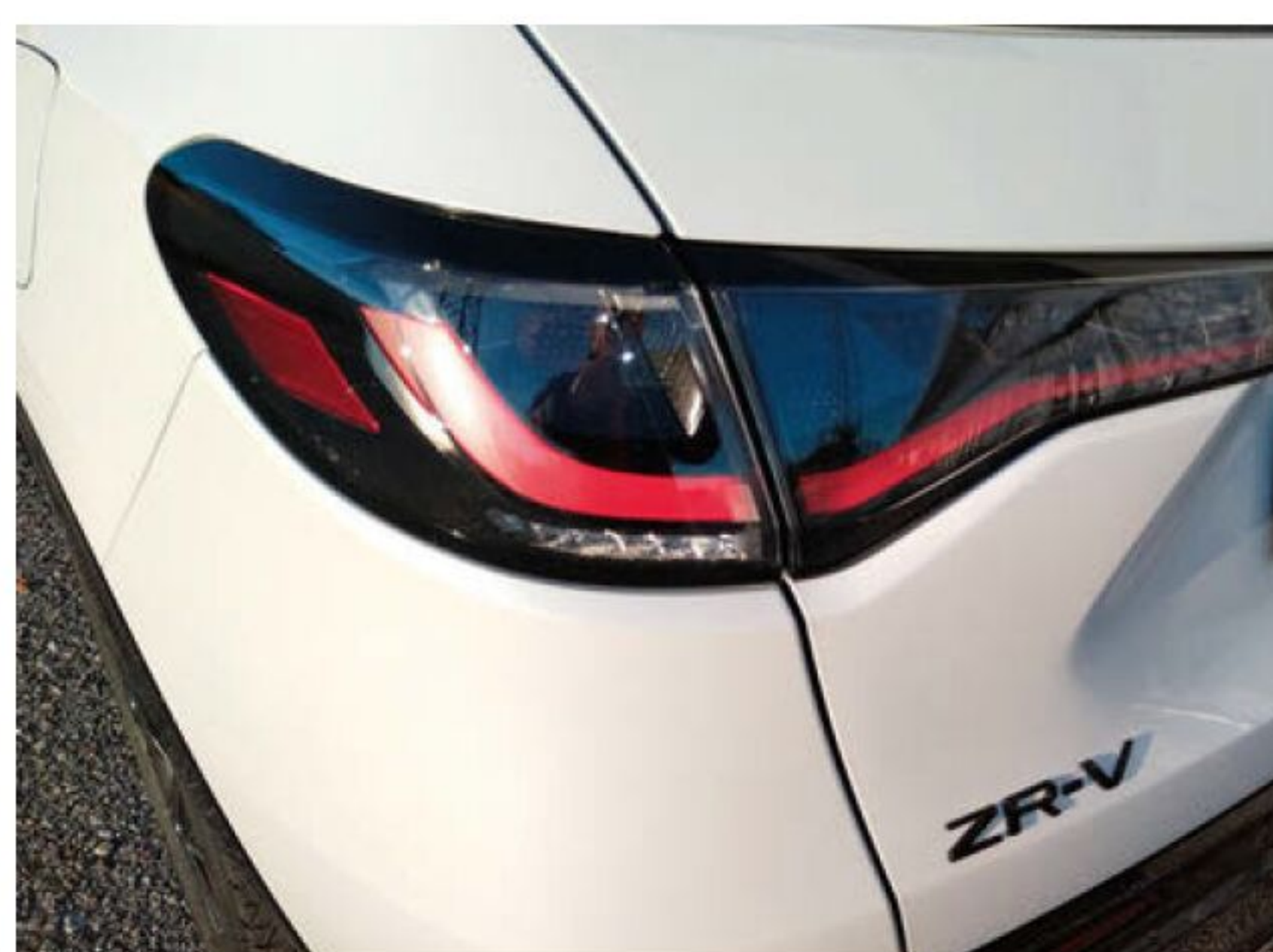
Dire che il segmento C-SUV sia combattuto è quasi un eufemismo, basti pensare alla prime tre classificate nella graduatoria delle immatricolazioni del mese di novembre: nell'ordine Nissan Qashqai (2.902 esemplari), BMW X-1 (2.136) e Alfa Romeo Tonale (1.971). Honda non ambisce certo a stravolgere l'andamento delle vendite in Italia, anche perché ha deciso di destinare un quantitativo abbastanza limitato di auto al nostro mercato, ma sicuramente ZR-V, a metà strada tra HR-V e CR-V, rappresenta una scelta da tenere in grande considerazione. Non solo per le doti di affidabilità e qualità costruttiva tipiche della produzione del marchio giapponese, ma anche in virtù di una tecnologia molto evoluta nel campo della propulsione ibrida. Il sistema e:HV, già sperimentato su Civic e HR-V, assicura infatti un'efficienza da non sottovalutare affatto, oltre a prestazioni di tutto rispetto, anche se non sempre assecondate in modo esemplare da una trasmissione a variazione continua che mostra qualche limite al completo affondo del gas.

tempo di lettura **5'36''**

L'allestimento Advanced include di serie cerchi in lega da 18 pollici, oltre a specchietti ripiegabili e griglia frontale con listelli verticali neri.

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Benzina, 4 cilindri in linea, cilindrata 1.993 cc, potenza max 143 CV (105 kW) a 6.000 giri, coppia max 186 Nm a 4.500 giri. Elettrico sincrono a magneti permanenti, potenza max 184 CV (135 kW), coppia max 315 Nm. Potenza max combinata 184 CV, coppia max combinata 315 Nm

Spoiler sopra il lunotto e copertura rettangolare del terminale di scarico sottolineano il look sportivo del SUV a metà strada tra HR-V e CR-V.

Un motore termico e due elettrici

Come anticipato, il pianale si ZR-V è lo stesso dell'ultima generazione della Honda Civic, e lo stesso vale per il sistema ibrido denominato e:HEV. Si tratta di una tecnologia full hybrid per sfruttare al massimo i vantaggi dell'elettrico nella guida in città e a bassa velocità e si compone di tre motori: un 4 cilindri di 2 litri a benzina e due motori elettrici, di cui uno funge da motogeneratore e l'altro fornisce il moto alle ruote, alimentato dalla batteria agli ioni di litio da circa 1kWh alloggiata in corrispondenza dell'asse posteriore. Nella marcia urbana, ZR-V funziona prevalentemente in modalità elettrica, mentre aumentando la pressione sul pedale dell'acceleratore, l'auto passa alla modalità Hybrid Drive per associare la spinta del motore elettrico a quella del propulsore a combustione interna. Ad andatura stabilizzata, una frizione si chiude in modo da far lavorare solo il 4 cilindri a benzina, nella fattispecie un motore con ciclo di combustione Atkinson che si caratterizza per l'efficienza termica del 41%, un risultato ai vertici del settore ottenuto anche grazie alla tecnologia a iniezione diretta multistadio, che immette la benzina nel motore più volte in una sola fase di combustione riducendo così le emissioni in numero condizioni d'uso. L'efficienza del reparto elettrico è invece assicurata dall'ultima versione della IPU (Intelligent Power Unit,) posizionata sotto il bagagliaio in modo da ottimizzare la struttura complessiva del veicolo grazie alle sue dimensioni compatte e al peso ridotto. La nuova PCU (Power Control Unit), alloggiata invece sotto il cofano per risparmiare spazio, controlla l'alimentazione elettrica ad alto voltaggio del sistema ibrido, consentendo al motore elettrico di assorbire più carico in maggiori condizioni di guida grazie alla sua maggiore densità di potenza.

TRASMISSIONE

Trazione anteriore, trasmissione a variazione continua

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 4.568 mm, larghezza 1.840 mm, altezza 1.620 mm, passo 2.657 mm, peso in ordine di marcia 1.639 kg, misure pneumatici 225/50 ZR 18, capacità bagagliaio 1370/1.291 litri

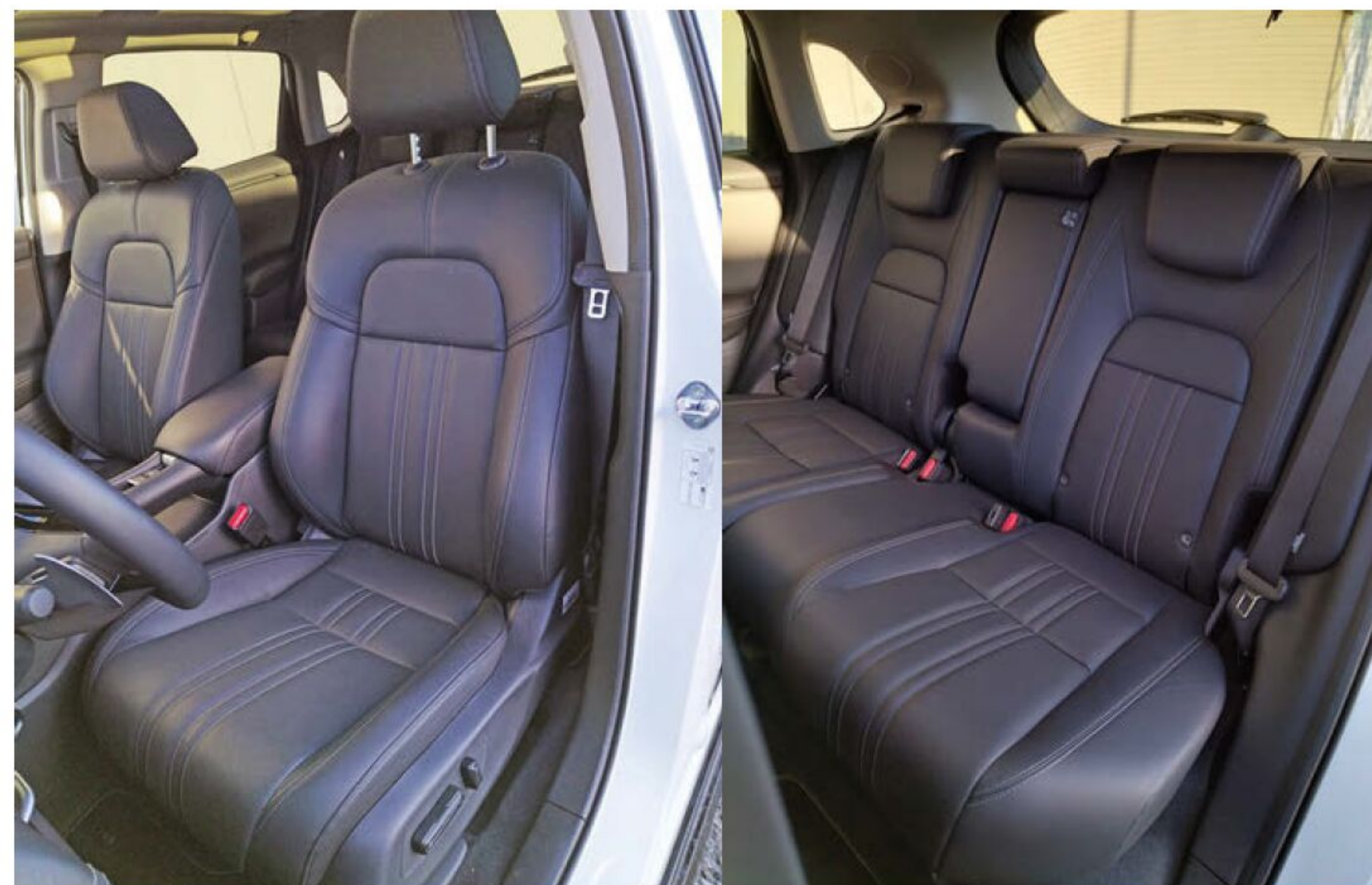
L'abitacolo è improntato alla funzionalità, con una grafica della strumentazione chiara, un sistema multimediale intuitivo da utilizzare e comandi al volante di dimensioni tali da risultare agevoli nell'utilizzo. Di grande qualità i paddles in alluminio dietro il volante.

Il vano bagagli non eccelle per capienza, con plastiche di rivestimento rigide al tatto e dotato di un pratico sottofondo.

Nel vano bagagli si trova il subwoofer dell'impianto audio Bose di serie.

Tanta cura per i dettagli

Più larga di 50 mm rispetto ad HR-V e più bassa di 59 mm nei confronti di CR-V, ZR-V ha un design sportivo che la rende più adatta ai gusti europei rispetto ad altri modelli della Casa giapponese, ma senza per questo rinunciare alla funzionalità e alla praticità tipiche della produzione del Sol Levante. Lo si percepisce già dalla facilità con cui si individua la posizione più congeniale una volta raggiunto il posto di guida, che ribadisce l'indole sportiva di questo modello con sedili dalla conformazione avvolgente e con un volante a tre razze molto gradevole da impugnare. Che raggruppa una serie di comandi abbastanza intuitivi da gestire, ma soprattutto integra paddles in alluminio presi in prestito dalla sportiva NSX, un gradito omaggio che conferma una qualità costruttiva allineata a un prezzo di acquisto non proprio popolare: il ricco allestimento Advanced dell'esemplare in prova è proposto infatti a 47.600 euro. Da segnalare anche la finitura in pelle estesa ai pannelli porta, il rivestimento morbido del fondo del vano portaoggetti ricavato sotto il tunnel ad arco, oltre alla presenza di alcune chicche, tra cui il riscaldamento dei sedili, compresi i posteriori, e del volante, oltre alla base per la ricarica wireless sula consolle.

Non rappresenterà certo l'ultima evoluzione in tema di grafica, ma il sistema multimediale è veloce e offre numerose funzioni, oltre alla possibilità di sfruttare la connessione wireless per Apple Car Play e Android Auto, così come la strumentazione con monitor da 10 pollici ha una grafica semplice e di agevole consultazione. Buona infine l'abitabilità, favorita dal passo di 2,66 metri, anche per quanto riguarda lo spazio per le gambe di eventuali passeggeri di statura superiore alle media, con l'unico limite, peraltro comune alla quasi totalità dei SUV di questo segmento, costituito dalla conformazione del divano che non consente di accogliere nel migliore dei modi l'occupante della parte centrale, comunque agevolato nella zona dei piedi dal pianale piatto. Un po' inferiore alle aspettative poi la capacità di carico del vano bagagli, (370 litri nel caso dell'allestimento Advance che offre l'impianto audio premium con subwoofer) rifinito con plastiche piuttosto rigide al tatto e privo dell'apertura sugli schienali per facilitare il trasporto degli oggetti più lunghi come, per esempio, gli sci.

Da sinistra, in senso orario, i comandi fisici dell'impianto di climatizzazione, il tunnel ad arco che ospita un capiente vano portaoggetti, le bocchette di aerazione posteriori e la base di ricarica wireless. I sedili sono regolabili elettricamente, ma privi delle memorie.

Sedili avvolgenti (regolabili elettricamente) e volante a tre razze aggiungono un tocco di sportività che non guasta affatto

Si viaggia sul velluto

Ciò che colpisce appena ci si mette in marcia è quanto ZR-V sia fluida, non solo perché nella guida a bassa andatura si viaggia quasi sempre in elettrico, ma anche in virtù di una capacità di assorbimento delle sospensioni da auto di classe superiore, un aspetto davvero difficile da riscontrare sui SUV concorrenti, ma anche alla guida di berline progettate per assicurare il massimo comfort. Bastano poi pochissimi chilometri per sentirsi perfettamente a proprio agio grazie a un mix perfetto dei vari "ingredienti" che compongono la guida, a partire dallo sterzo, molto preciso nelle risposte e garante di un feeling ideale anche alle nella guida più spigliata, dove si ha modo di apprezzare un assetto che asseconda sempre nel migliore dei modi le esigenze del guidatore, rivelandosi preciso nel seguire la traiettoria impostata e stabile nei cambi di direzione, anche quelli più bruschi provocati appositamente per verificare la sicurezza nelle manovre di emergenza. Apprezzabile anche il funzionamento dei freni, assecondati da un sistema di recupero di energia la cui intensità può essere regolata a piacimento attraverso i paddles dietro al volante, fino ad arrivare alla cosiddetta guida one pedal che consente nella maggior parte dei casi di non dover intervenire sul pedale del freno. Capitolo consumi: con una guida accorta, sia in città che sui percorsi extraurbani, percorrere 20 km/litro reali è assolutamente a portata di mano, mentre nella marcia autostradale si scende a circa 14 km/litro restando nei limiti di velocità previsti dal Codice della Strada. Superare tali andature significa invece assistere a un poco progressivo aumento del regime di rotazione del motore termico che non solo influisce negativamente sui consumi, ma anche sul comfort acustico a causa di quella sgradevole sensazione di disaccoppiamento tra motore e trasmissione generalmente definita come "effetto scooter". Lo stesso avviene in caso di richiesta di massima potenza per effettuare un sorpasso, oppure negli scatti, dove ZR-V si fregia di prestazioni molto interessanti grazie alla potenza massima di sistema di 184 CV e 315 Nm di coppia, valori che si riflettono in un tempo di 8 secondi dichiarato nello scatto da 0 a 100 km/h.

Nonostante la maggiore altezza da terra, il comportamento di ZR-V ricalca quello della Civic, con inserimenti in traiettoria molto pronti e una sorprendente agilità.

Al completo affondo del gas, il motore sale fin troppo di giri, un comportamento tipico delle trasmissioni CVT

Il nuovo motore è stato sviluppato per rispettare i futuri limiti sulle emissioni, utilizzando un catalizzatore che si attiva a basse temperature, condotti di aspirazione ottimizzati nelle forme per un maggior flusso d'aria e valvole al sodio. Anche grazie al ciclo di combustione Atkinson, raggiunge un'efficienza termica del 41% , un risultato ai vertici del settore.

Con un uso accorto del pedale del gas si ottengono percorrenze nell'ordine dei 20 km/l, che scendono a 14 km/l in autostrada

DOTAZIONI

DI SERIE

- Avviso di collisione frontale (FCW)
- Cerchi in lega da 18 pollici
- Cruise Control adattativo (ACC)
- Fari a LED
- Funzione automatica Brake Hold
- Head-up display
- Honda Connect con navigatore
- Portellone ad azionamento elettrico
- Retrocamera
- Sedili anteriori a regolazione elettrica
- Sensori di parcheggio (Anteriori 4, posteriori 4)
- Sistema audio Bose
- Sistema di avviso di abbandono della corsia (LDW)
- Sistema di mantenimento della corsia (LKAS)
- Sistema di regolazione automatica dei fari abbaglianti (HSS)
- Sistema di riconoscimento segnaletica stradale (TSR)
- Smart key
- Tetto apribile panoramico
- Volante in pelle

ACCESSORI A RICHIESTA

Non sono previsti optional

Tanta sicurezza di serie

Si chiama Sensing il pacchetto di sicurezza di ZR-V che utilizza le informazioni della telecamera e una serie di sensori per allertare e assistere il guidatore in caso di situazioni potenzialmente pericolose. Come, per esempio, quando viene rilevata l'impossibilità di evitare la collisione con il veicolo che precede ZR-V, situazione in cui prima si attiva un allarme acustico e successivamente, se necessario, viene automaticamente applicata una pressione sul freno. Di serie anche il sistema di mantenimento della corsia, che avvisa quando l'auto si sposta in un'altra corsia senza avere attivato l'indicatore di direzione, una situazione che viene gestita poi dal dispositivo di mantenimento della corsia, pronto a effettuare una leggera sterzata per rimanere all'interno della corsia di marcia. Non manca poi il riconoscimento della segnaletica stradale, aggiornato di recente per rilevare e riconoscere automaticamente più del 90% dei segnali stradali visualizzarli sul quadro strumenti. Completano il quadro gli abbaglianti adattivi e la funzione di monitoraggio dell'attenzione del guidatore. Il sistema utilizza un sensore angolare per misurare il grado di correzioni dello sterzo da parte del guidatore: se nota un'attività insolita e costante, avvisa il guidatore consigliandogli una pausa. A

PIACE

- Fluidità di marcia
- Assorbimento delle sospensioni sullo sconnesso
- Consumi

NON PIACE

- Comportamento della trasmissione in piena accelerazione
- Bagagliaio non molto capiente
- Seduta centrale del divano scomoda

PRODOTTO

PROVA

RENAULT **ESPACE E-TECH ESPRIT ALPINE**

Nuovi spazi

Da monovolume a SUV il passo è stato grande, ma la nuova Espace non rinnega le sue origini, con tanto spazio a bordo e un comfort di marcia esemplare. Il piccolo 3 cilindri turbo di 1,2 litri abbinato alla propulsione elettrica associa prestazioni brillanti a consumi contenuti

di Fabio Suvero

Dici Espace e il primo pensiero va al monovolume dal profilo aerodinamico che ha inaugurato un segmento in continua espansione fino all'incirca alla fine degli anni Novanta; poi sono arrivati i SUV, che pian piano hanno conquistato il vertice delle classifiche di vendita. Ecco perché oggi la scritta Espace fa bella mostra di sé sul portellone di un maxi SUV, molto distante dalla prima Espace apparsa nel 1983, ma sempre caratterizzato da un'abitabilità a prova di famiglia a da un comfort di marcia da ammiraglia, offuscato solo dalla non eccezionale capacità di assorbimento delle sospensioni sullo sconnesso, dove la spalla ribassata delle ruote da 20" dell'allestimento Esprit Alpine stona un po' con l'indole da grande stradista di questa divoratrice di chilometri.

tempo di lettura **7'36''**

Percorrere quasi 20 km con un litro di benzina è abbastanza frequente, solo in autostrada si scende a circa 14 km/litro

VELOCITÀ MASSIMA	ACCELERAZIONE 0-100 KM/H	CONSUMO MEDIO	PREZZO
175 km/h	**8,8 secondi**	**4,6 litri/100 km**	**46.500 euro**

SCHEDA TECNICA

MOTORE

Benzina, 3 cilindri in linea, cilindrata 1.199 cc, potenza max 130 CV (96 kW) a 4.500 giri, coppia max 205 Nm a 1.750 giri. Elettrico sincrono a magneti permanenti, potenza max 68 CV (50 kW), coppia max 205 Nm. Potenza max combinata 200 CV. Batteria agli ioni di litio, 2 kWh, 400V

TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio automatico multimode

Austral con passo allungato

Lo abbiamo già anticipato: si chiama Espace, ma della precedente monovolume è rimasto davvero poco. Più che altro, la nuova nata potrebbe essere definita come una Austral dal passo allungato, visto che il nuovo pianale CMF-CD è condiviso, anche se il passo è cresciuto da 2.667 a 2.738 mm, quanto basta per consentire alla sorella maggiore di accogliere fino a 7 passeggeri; senza sovrapprezzo è disponibile comunque anche la versione a 5 posti. Rispetto al modello precedente, il peso è stato ridotto addirittura di 215 kg, del resto la lunghezza è diminuita di 14 cm per un totale di 4,72 metri, mentre l'altezza è inferiore di 32 mm. Tre gli allestimenti disponibili: Techno (43.700 euro), Esprit Alpine (46.500 euro) e Iconic (48.500 euro). Tra le principali dotazioni di serie del primo figurano il sistema OpenR Link con driver display da 12,3" e sistema multimediale da 12", il portellone con apertura Hands Free, il caricabatterie a induzione per dispositivi elettronici predisposti, i cerchi da 19", i ganci Isofix sui sedili laterali della seconda fila e il Pack Safety, che comprende i sensori di angolo cieco. Il secondo aggiunge i sedili rivestiti in Alcantara, con quelli anteriori impreziositi dal logo Alpine ricamato sui poggiatesta, i cerchi Daytona da 20 pollici e la calandra con tema a scacchiera, mentre il più lussuoso propone anche l'inserto in vero legno di frassino sul cruscotto e le sellerie in pelle Grigio Sabbia con cuciture e profili whisky. Da segnalare infine che la capienza del vano bagagli della versione a 7 posti è inferiore di circa 100 litri rispetto alla 5 posti a causa dell'ingombro dei sedili ripiegati. Si spazia comunque dai 159 litri con tutti i sedili in posizione d'uso ai 1.714 con tutti gli schienali ripiegati e con carico fino al tetto (1.818 litri per la 5 posti).

Sopra a sinistra, il vano bagagli con gli schienali reclinati e con un sedile della terza fila in uso.

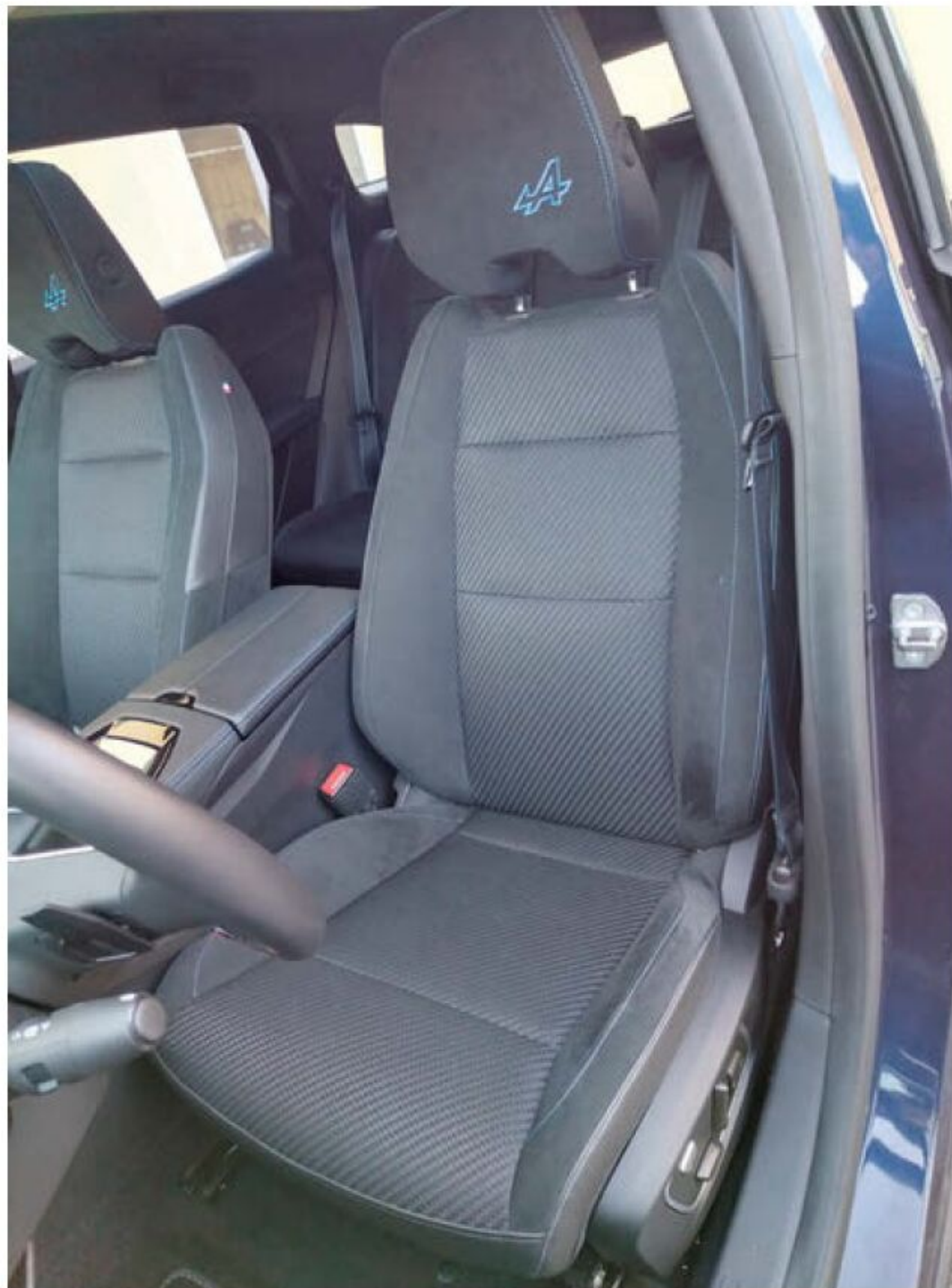
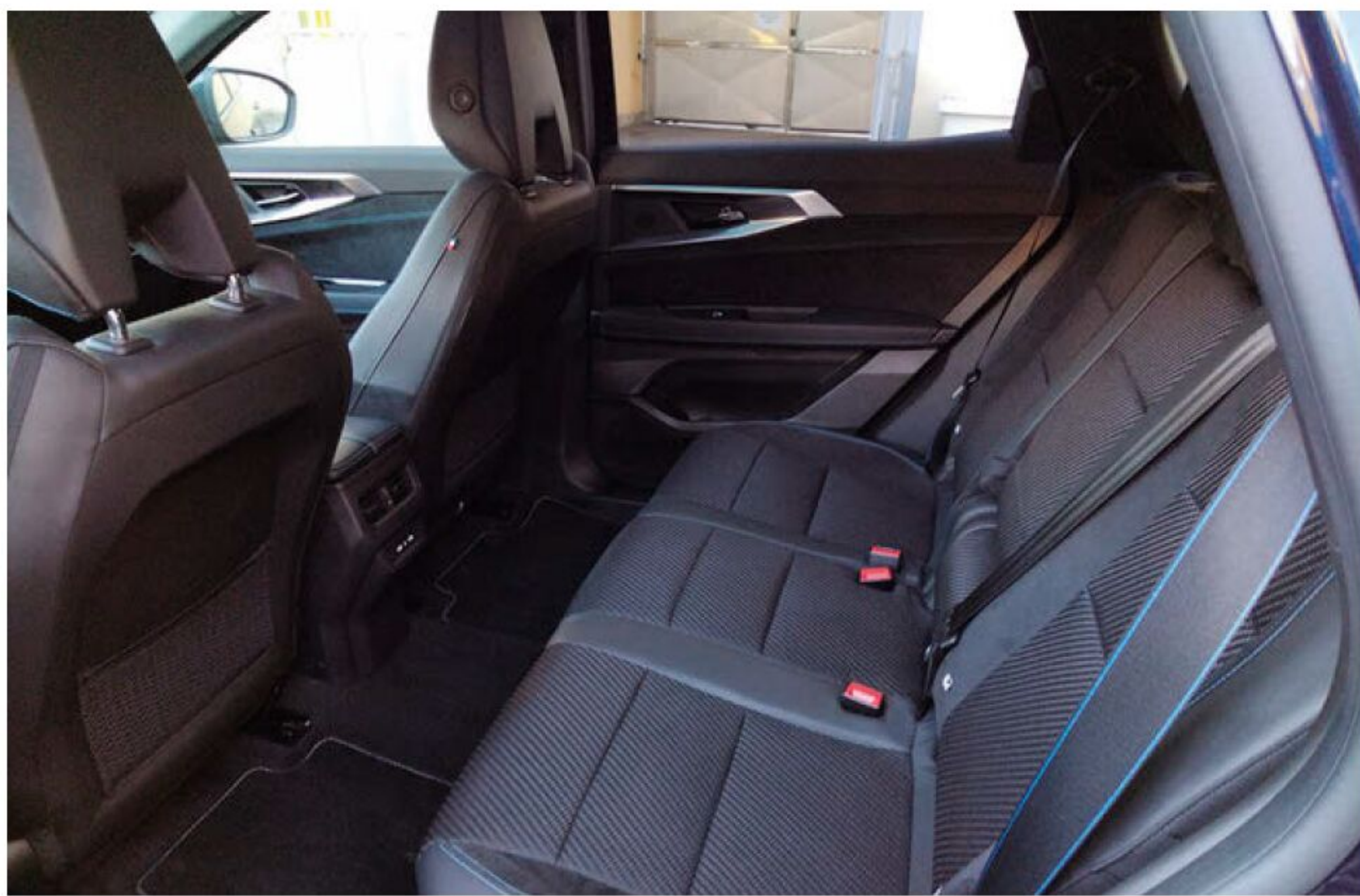
L'allestimento Esprit Alpine popone di serie cerchi in lega da 20", mentre i gruppi ottici Matrix LED Vision sono optional a 1.000 euro.

DIMENSIONI E PESO

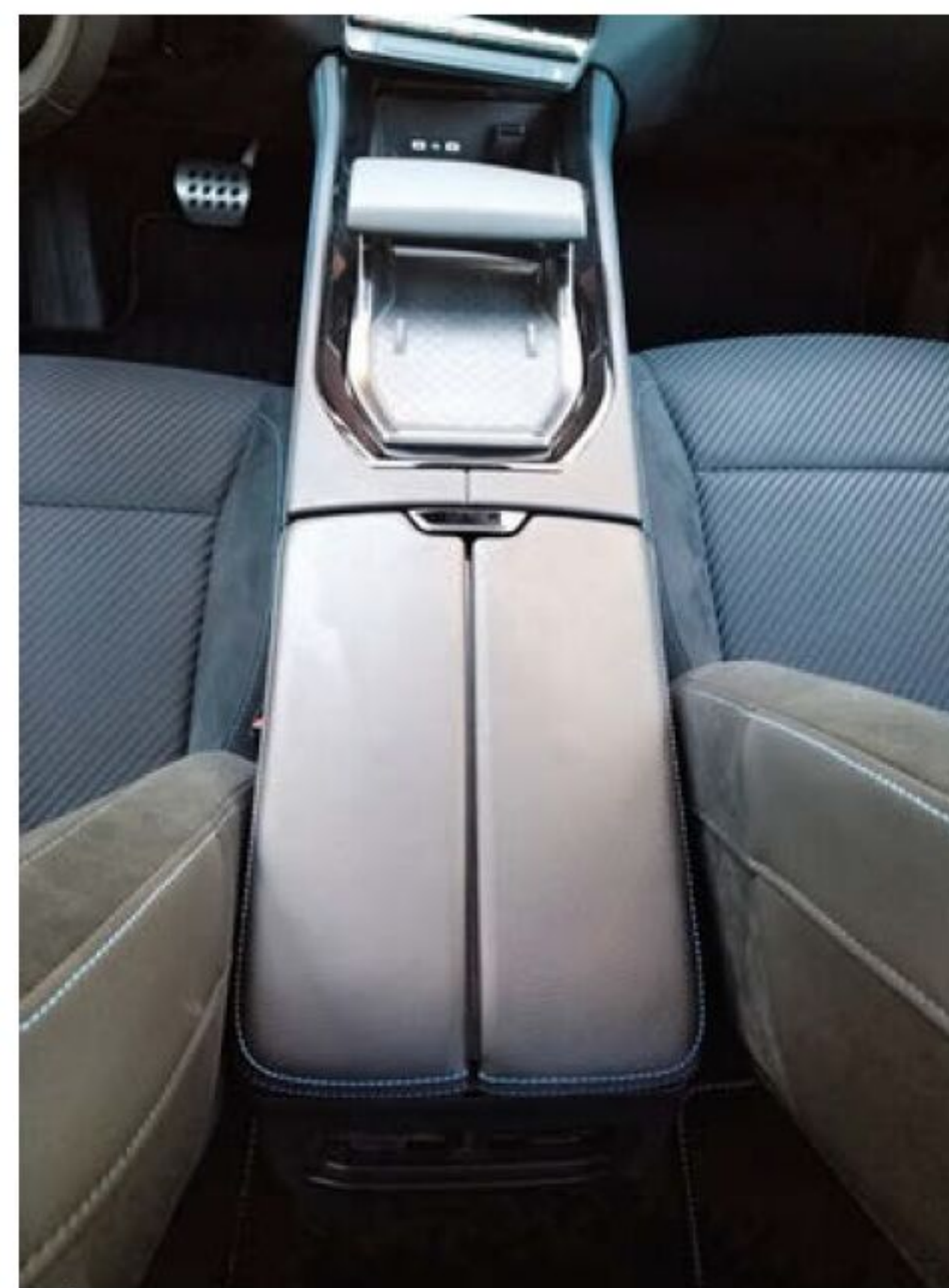
Lunghezza 4.722 mm, larghezza 1.843 mm, altezza 1.645 mm, passo 2.738 mm, peso in ordine di marcia 1.663 kg, misure pneumatici 235/45 ZR 20, capacità bagagliaio 159/477/1.714 litri

Il quadro strumenti da 12,3 pollici può assumere diverse configurazioni, inclusa quella per avere in primo piano lo schermo del navigatore satellitare (sotto). A destra, il sistema di infotainment integra Google e i relativi servizi.

Il sottofondo del bagagliaio può accogliere l'intelaiatura della tendina copri bagagli avvolgibile, da rimuovere quando si viaggia in sette.

Il logo Alpine ricamato sul poggiatesta identifica l'allestimento Esprit Alpine.

Nell'allestimento Esprit Alpine, i sedili sono rivestiti in tessuto e Alcantara; gli anteriori si azionano elettricamente e offrono la funzione di massaggio. Il divano, sotto, può scorrere di 260 mm, mentre l'inclinazione degli schienali è regolabile fino a 31 gradi.

Pensata per viaggiare

Non appena si apre la porta per accedere all'abitacolo, si percepisce un ambiente business dove affrontare nella massima comodità anche il viaggio più impegnativo, complice sì la sensazione di spazio, ma anche la luminosità garantita dal tetto panoramico (optional). Ma senza sottovalutare una dotazione elettronica ai vertici della classe, a partire dal sistema di infotainment caratterizzato da una notevole quantità di funzioni disponibili, ma anche dalla sua semplicità di utilizzo, merito in gran parte dell'adozione del sistema Google. Familiarizzare con i principali comandi poi è facile e immediato, ad eccezione della piccola leva nella parte destra del piantone di sterzo per gestire la trasmissione, affiancata a quella dei tergicristalli e al classico "satellite" Renault per gestire volume e stazioni radio dell'impianto audio.
Molto gradevole da impugnare poi il volante e tre razze, che integra una serie di pulsanti, tra cui figura anche quello per selezionare i vari programmi di guida (Eco, Sport, Confort e Perso, con quest'ultimo personalizzabile a seconda delle esigenze del guidatore). Oltre che per la non indifferente disponibilità di spazio, esaltata nella zona posteriore dal divano scorrevole con schienali regolabili in modo indipendente nell'inclinazione, la nuova Espace si fa apprezzare per i numerosi vani portaoggetti, che raggiungono un totale di 40 litri, di cui 20 litri all'anteriore, con un vano portaoggetti di oltre 6 litri e due tasche nelle portiere di oltre 4 litri ognuna. Grazie all'assenza della classica leva della trasmissione, la consolle centrale integra due vani: uno di 2 litri sotto il poggiamano scorrevole e l'altro di 3,6 litri sotto il bracciolo con apertura a farfalla. In un quadro assolutamente positivo stona solo la visibilità, penalizzata dalle ampie zone d'ombra nella zona di ¾ anteriore, ma anche di coda, dove comunque viene in soccorso un efficace sistema di parcheggio assecondato da telecamere e radar.

La terza fila di sedili non è agevole da raggiungere e sconta il limitato spazio per la testa, quindi è più che altro adatta ad accogliere bambini o adulti di bassa statura. Molto pratico invece il sistema di estrazione dei sedili supplementari.

Notevole la disponibilità di portaoggetti, che totalizza 40 litri. Sotto il bracciolo si trova un ampio portaoggetti, mentre agendo sulla cloche che domina il tunnel si accede a un portabevande sdoppiato, oppure a un portaoggetti.

Le finiture sono molto curate, così come nell'abitacolo spiccano materiali pregiati come l'Alcantara che riveste sedili e parte della plancia

L'allestimento Esprit Alpine si riconosce nella vista frontale per la calandra con design a scacchi.

Per fugare ogni dubbio, sul portellone è riportata la scritta Espace.

Un ibrido che sfrutta molto l'elettrico

La peculiarità del sistema E-Tech di Renault è quella di privilegiare l'utilizzo della propulsione elettrica quando le condizioni lo consentono, e il risultato è che nella marcia urbana, o anche nei tracciati meno veloci, sembra quasi di essere alle prese con un'elettrica pura tanto è raro l'avviamento del piccolo 3 cilindri turbo di 1,2 litri. Che nella maggior parte dei casi entra in funzione per ricaricare la batteria da da 2 kW, oppure per garantire la potenza necessaria quando vengono richieste le massime prestazioni. Nonostante la potenza massima combinata di 200 CV, queste ultime sono però più brillanti che non grintose, mentre l'immediata disponibilità di coppia tipica dei motori elettrici esalta le riprese nella maggior parte delle situazioni di guida quotidiana. Solo quando si affonda il pedale destro si avverte invece infatti una certa pigrizia in scalata, ma si tratta di una condizione limite per un'auto pensata prevalentemente per la guida in souplesse. La conferma arriva dalla perfetta insonorizzazione dell'abitacolo, che confina all'esterno il tipico timbro del 3 cilindri, appena avvertibile solo in piena accelerazione, oppure quando si avvia per brevi periodi per ricaricare la batteria. In velocità l'unico elemento che stabilisce un contatto con il mondo esterno è invece costituito dal rumore di rotolamento dei generosi pneumatici avvertibile oltre i 120 km/h, comunque mai fastidioso e incapace di compromettere un comfort di marcia davvero esemplare. Peccato a tal proposito per la risposta secca delle sospensioni sulle sconnessioni più accentuale, dove la spalla ribassata dei pneumatici da 20 pollici non aiuta certo a filtrare nel migliore di modi le imperfezioni dell'asfalto. In compenso, sui tracciati misti Espace mostra una sorprendente agilità, amplificata alle velocità più basse dal retrotreno sterzante, ma anche da un avantreno pronto nei cambi di direzione e da sospensioni non troppo cedevoli nella guida più impegnata. Sorprendenti infine i consumi per un mezzo di tale stazza, con percorrenze che spaziano dai 14 km/litro in autostrada ai quasi 20 km/litro sui percorsi extraurbani e in città.

La guida è fluida e brillante grazie all'apporto della propulsione elettrica. Un po' lenta invece la scalata all'affondo del gas.

Nonostante la potenza di 200 CV, le prestazioni sono più brillanti che non grintose. Da non sottovalutare invece le doti di ripresa

DOTAZIONI

DI SERIE

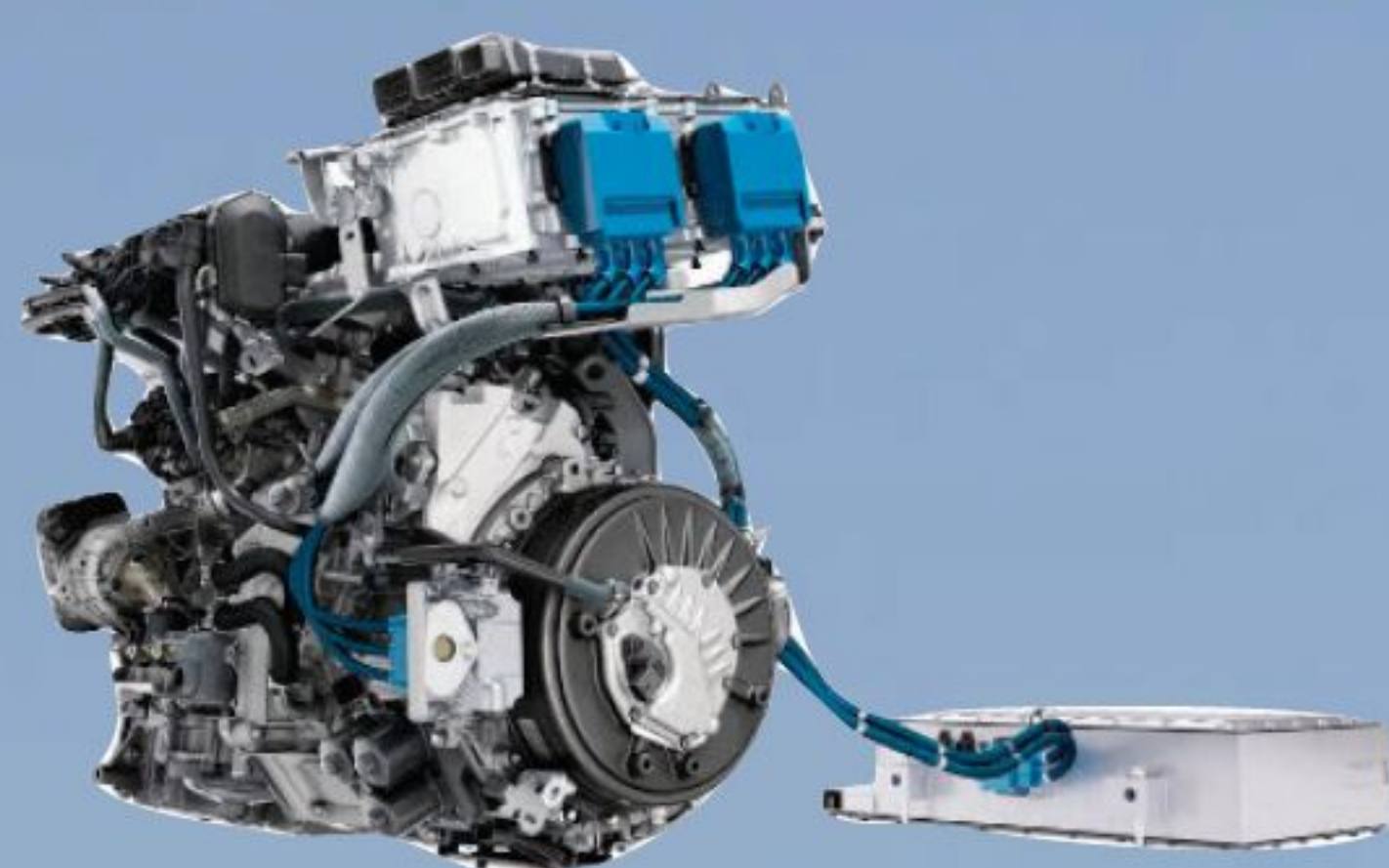
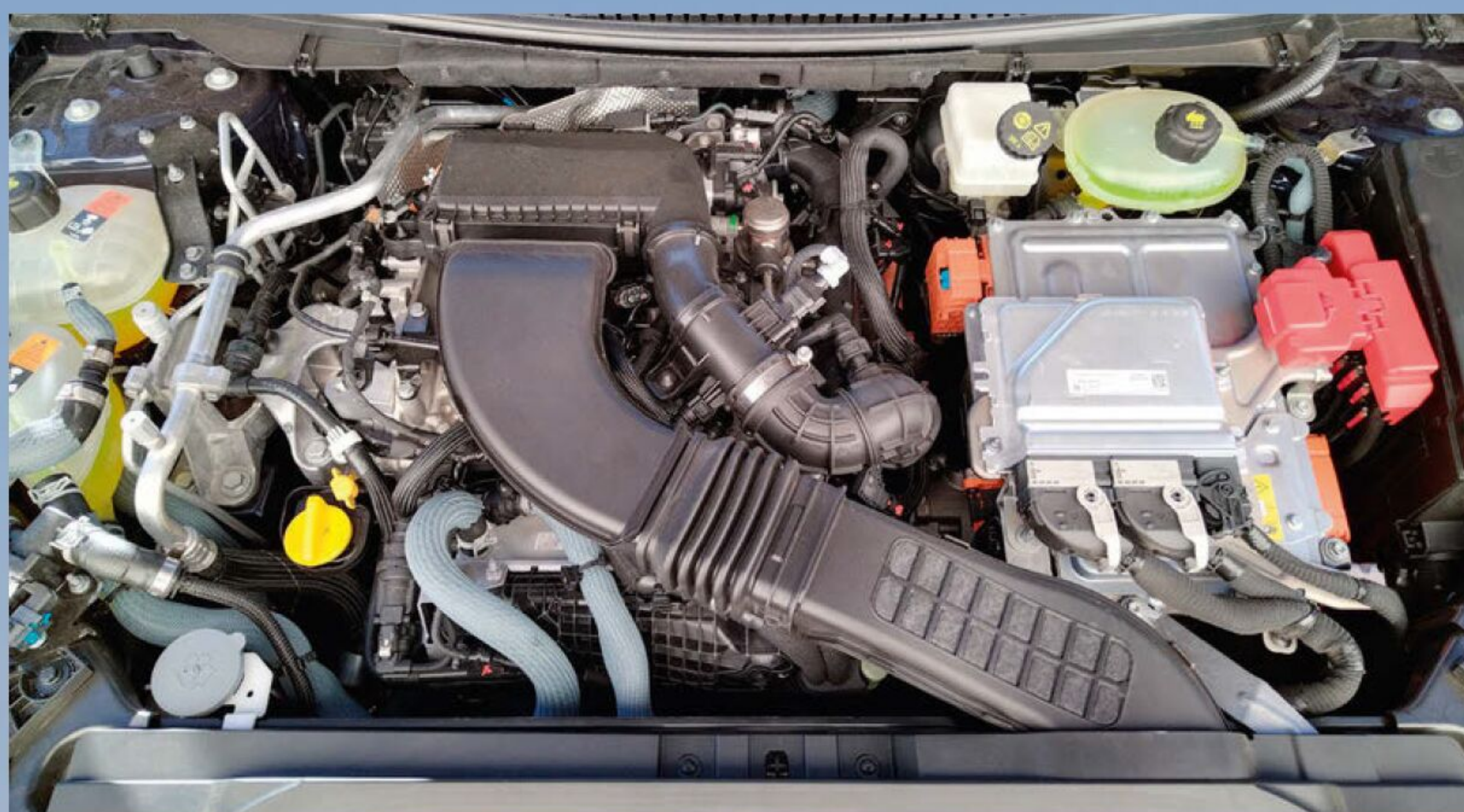
- ABS con assistenza alla frenata di emergenza AFU
- Accensione automatica dei fari e tergicristalli con sensore di pioggia
- Air bag centrale, air bag laterali e a tendina anteriori e posteriori
- Airbag frontale conducente e passeggero (disattivabile)
- Assistenza alla partenza in salita
- Automatic Emergency Braking System
- Badge laterali specifici Alpine
- Barre tetto nere opache
- Caricatore smartphone wireless
- Cerchi in lega da 20" Daytona
- Calotte dei retrovisori nero lucido
- Fari full LED Adaptive Vision
- Hands-free card
- Panchetta posteriore scorrevole con bracciolo reclinabile
- Pedaliera sportiva in alluminio
- Portellone con apertura hands-free
- Privacy Glass (vetri posteriori oscurati)
- Selleria in misto tessuto/Alcantara con impunture blu e logo Alpine sul poggiatesta
- Sistema multimediale openR link con Touchscreen da 12"
- Ruote posteriori sterzanti 4Control advanced
- Volante in pelle con inserto in Alcantara

ACCESSORI A RICHIESTA

- Head-Up Display da 9,3" **750 euro**
- Matrix LED Vision **1.000 euro**
- Pack Advanced Driving Assist (Cruise Control adattivo + Stop&Go, Volante riscaldabile, guida autonoma di 2° livello, allerta superamento limite di velocità, Predictive hybrid driving assistant)
- Pack City Premium (retrovisori esterni elettrici riscaldabili con chiusura elettrica automatica e funzione memoria, multiview 3D camera 360°, sistema di parcheggio hands-free, luce di cortesia e proiezione logo Renault) **750 euro**
- Pack Harman Kardon (Sistema multimediale openR link con Touchscreen da 12", Harman Kardon Premium Sound e replicazione smartphone wireless per AppleCarPlay e Android Auto con Navigatore e Google Assistant System **950 euro**
- Ruotino di scorta **300 euro**
- Rete di ritenuta nel bagagliaio **350 euro**
- Tetto panoramico **1.000 euro**
- Vernice metallizzata **850 euro**
- Vernice Grigio Scisto Satin **1.800 euro**

E-Tech di nuova generazione

Il sistema ibrido E-Tech che equipaggia Espace deriva da quello introdotto da Renault Clio e Capture. La nuova generazione sfrutta un motore elettrico principale da 50 kW, (70 CV) e 205 Nm di coppia, alimentato da una batteria agli ioni di litio da 2 kWh/400V, che viene utilizzato per la guida elettrica. Il motore elettrico secondario, definito anche starter ad alta tensione da 25 CV e 50 Nm di coppia viene invece utilizzato per l'avviamento del motore termico e per il cambio marce. Grazie alla partenza in modalità 100% elettrica e al sistema di recupero di energia in fase di decelerazione e frenata, questa tecnologia permette di circolare in modalità elettrica in città fino all'80% del tempo e di risparmiare fino al 40% di carburante. **A**

Ad andatura stabilizzata il rumore della meccanica è pressoché nullo; si avverte solo il rotolamento dei pneumatici sopra i 120 km/h

Il motore HR12 è alimentato da un sistema di iniezione che raggiunge una pressione massima di 350 bar, mentre il catalizzatore è montato immediatamente sotto il turbo per migliorarne l'efficienza.

PIACE

- Consumi contenuti
- Fluidità di marcia
- Maneggevolezza

NON PIACE

- Cambio un po' lento in scalata
- Visibilità
- Assorbimento delle sospensioni sullo sconnesso

PRODOTTO

TEST 7 GIORNI SU 7

LAND ROVER **DEFENDER 110 D200 DYNAMIC SE**

Gigante buono

Nel quotidiano l'ingombrante SUV inglese paga le sue dimensioni extra-large, ma i consumi del 3 litri td sono sempre accettabili e il comfort è esemplare

di Fabio Suvero

È buio pesto quando salgo per la prima volta sulla nuova Defender per andare a casa, o almeno, provo a salirci, perché la mia scarsa mobilità dovuta a una precedente frattura del piatto tibiale si scontra con un'altezza da terra che richiederebbe una scaletta per salire a bordo agevolmente. Con qualche contorsionismo ci riesco e, una volta accomodato al posto di guida, questo disagio inziale si trasforma in un'opportunità: seduto così in alto mi sento il Re della strada, anche se l'abitacolo ci mette un po' a scaldarsi e quel piantone di sterzo inclinato mi ricorda più il mondo dei fuoristrada che non quello dei SUV più lussuosi.

tempo di lettura 5'26''

Meglio non forzare il ritmo sui tracciati tortuosi, pena evidenti fenomeni di rollio poco apprezzati dai passeggeri.

E adesso dove parcheggio?

Arrivo a casa e mi "fiondo" davanti al box senza neanche pensarci, ma un attimo dopo mi rendo conto che con andando a sfiorare il muro con il paraurti anteriore non ho problemi di lunghezza, ma la forma da "cubetto" di questo mezzo non consente di chiudere la basculante, a meno di non tagliare una parte del tetto! Scherzi a parte, opto per parcheggiare di fronte a casa: lo faccio senza problemi anche grazie a telecamera e sensori, ma appena scendo mi accorgo che le ruote escono dalla linea bianca che delimita il parcheggio. Risalgo in macchina, sempre imprecando contro l'altezza da terra da puro off-road e salgo con due ruote sul marciapiede. Non so se sia tanto regolare, ma almeno sono certo di trovare la fiancata intatta la mattina dopo, anche perché qualche metro più avanti c'è la fermata dell'autobus...

Portaoggetti a volontà

La mattina dopo parto di buon'ora in direzione ufficio, ma il traffico è caotico a causa dell'ennesimo sciopero dei mezzi. Pazienza, cambio automatico e cruise control adattivo mi assisteranno nell'ardua impresa di raggiungere il posto di lavoro in tempi che mi auguro non siano biblici. Nelle lunghe soste al semaforo mi guardo un po' intorno e scopro che c'è un comando per variare l'altezza da terra, che userò all'occorrenza per ridurre il mio disagio nelle operazioni di accesso e uscita dall'abitacolo. Apprezzo anche una serie di generosi vani portaoggetti, di questi tempi sempre più rari da trovare. Ci metto quasi un'ora ad arrivare, esattamente il doppio del solito, ma devo dire che i consumi mi hanno sorpreso: il computer indica 11,6 litri/100 km/h, niente male per una mezzo che pesa 2,5 tonnellate abbondanti. Nel continuo stop & go la dolcezza del cambio automatico aiuta a stemperare la tensione, ma un paio di volte il cruise control adattivo si è disattivato senza motivo: misteri dell'elettronica!

LAND ROVER
DEFENDER D200 DYNAMIC SE

PREZZO
80.000 euro

PRESTAZIONI
Velocità massima 175 km/h, accelerazione 0-100km/h 10,2 secondi, consumo medio 8,3/8,7 litri/100 km

Quel portellone un po' così

Oggi è il giorno dedicato alla spesa, che affronto potendo contare su un bagagliaio talmente generoso che potrei comprare anche un mobile all'Ikea, invece mi accontento della solito approvvigionamento alimentare. Mi fermo poi nelle vicinanze di un magazzino per ritarare un ingombrante ricambio per la moto e, pensando di fare una cosa buona, parcheggio in retromarcia in modo da non avere poi problemi di visibilità in uscita da quella strada sempre piuttosto trafficata. Peccato che poi quando devo caricare lo scatolone mi viene in mente che il portellone non si apre verso l'alto ma lateralmente, con tutte le conseguenze del caso qualora ci si trovi vicino al muso. Beh, se avessi parcheggiato di muso avrei comunque dovuto bloccare il traffico per aprire completamente lo sportello.

Ad andatura autostradale il motore sta sotto i 2.000 giri, con evidenti vantaggi sia nei consumi che a livello di rumorosità meccanica.

MOTORE

Diesel, 6 cilindri in linea, cilindrata 2.997cc, potenza max 200 CV (147 kW) a 4.000 giri, coppia max 500 Nm da 1.250 a 2.500 giri.

TRASMISSIONE

Trazione integrale, cambio automatico a 8 marce.

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 5.018 mm, larghezza 2.008 mm, altezza 1.967 mm, passo 3.022 mm, peso in ordine di marcia 2.499 kg, capacità bagagliaio 786/1.879 litri.

Abitabilità a prova di "spilungoni"

Oggi ho una trasferta a Modena per lavoro, ma sapete quanto sono alti i miei compagni di viaggio? Un metro e ottantacinque abbondanti il primo e quasi 2 metri il secondo, per fortuna c'è anche una collega di dimensioni più "umane", che per cavalleria viene comunque invitata ad accomodarsi davanti. Durante il viaggio da Milano a Modena, i due "spilungoni" apprezzano sia l'abitabilità, sia il comfort di una sorta di tappeto volante grazie all'eccellente capacità di assorbimento delle sospensioni. L'isolamento acustico dell'abitacolo è notevole, così come anche questa volta i consumi non preoccupano: a 140 km/h indicati dal tachimetro, percorrere 10 km/l è assolutamente a portata di mano: non male per un mezzo che ha una superficie frontale simile a quella del cartellone dell'area di servizio presso la quale ci siamo appena fermati per un bere caffè.

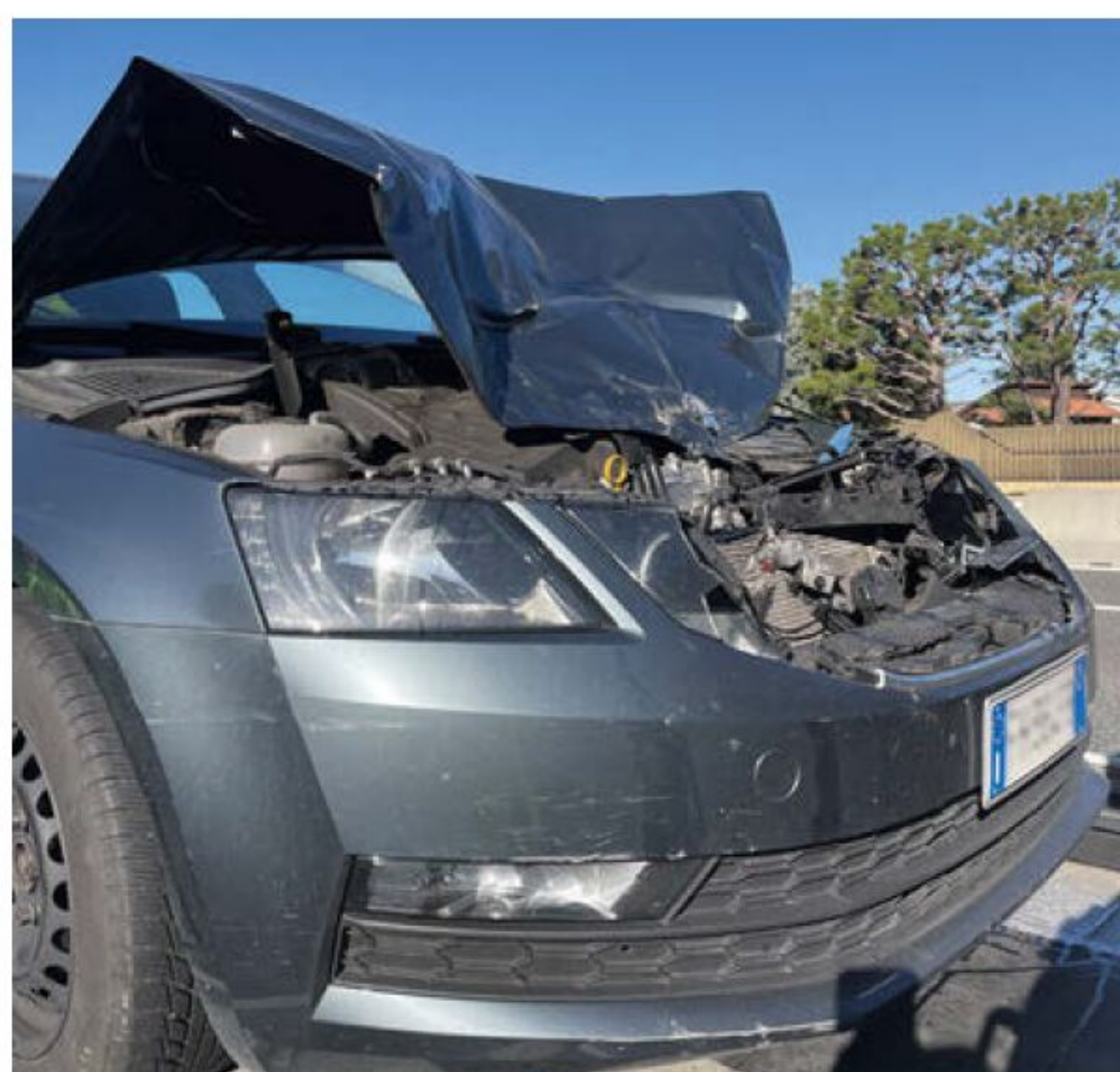
Una bella gita in campagna

La settimana di lavoro è finita e ne approfitto per raggiungere alcuni amici in campagna. Dopo questo primo periodo di "rodaggio" sono un po' meno a disagio per le dimensioni maxi alle quali ormai mi sono assuefatto, mentre continuo a rimanere "scottato" dal ritardo di risposta tra affondo sul pedale destro e scalata di marcia seguita dal conseguente aumento di passo. Certo, Defender non nasce per scattare al semaforo come una muscle car, però mi è capitato qualche volta di dover liberare in fretta un incrocio e riscontrare uno spunto più lento del previsto. Posto che nella maggior parte dei casi le prestazioni sono garantite dai rapporti abbastanza ravvicinati del cambio automatico, oltre che dagli oltre 500 Nm di coppia sviluppati dal 6 cilindri a gasolio di 3 litri. La strada tortuosa mette in mostra la notevole demoltiplicazione dello sterzo, così come la taratura morbida delle sospensioni si riflette in un sensibile rollio in curva che invita a guidare in modo morbido usando con delicatezza sterzo, freni e acceleratore. Già che ci sono, provo a percorrere uno sterrato, che Defender affronta senza neanche accorgersene; mi piacerebbe provare qualcosa di più impegnativo, ma i divieti di transito presenti su gran parte dei percorsi più impegnativi mi fanno desistere e puntare il muso verso casa.

La strada tortuosa mette in risalto uno sterzo piuttosto demoltiplicato, oltre alla taratura morbida delle sospensioni

Il design squadrato del Defender è senza dubbio uno dei suoi punti di forza, anche se quando si parcheggia in un box lungo quasi quanto l'auto, bisogna considerare lo spostamento della basculante. Da non sottovalutare poi la ruota di scorta esterna.

Finale a sorpresa

Siamo quasi alla fine del test quando un dirigente della nostra casa editrice mi chiede di fare un giro di prova.
La risposta è affermativa, anche perché avere un'opinione in più non guasta mai. Ma spesso il destino è beffardo, infatti dopo qualche ora mi arriva una telefonata inattesa: "Fabio, c'è un problema: sono rimasto coinvolto in un tamponamento a catena, ma fortunatamente i danni alla Defender sono pochi". Tutto mi sarei aspettato iniziando questa nuova tipologia di test basati sul reale utilizzo quotidiano, ma non certo di includere una specie di crash test home made. Scherzi a parte, sono curioso di vedere come se l'è cavata la mia nuova compagna di avventure anche in questo frangente, quindi attendo con impazienza il rientro dell'auto in redazione.
Beh, devo dire che è andata alla grande, non tanto dopo aver constatato il piccolo danno nella parte posteriore della Defender, quanto guardando le foto del muso dell'auto, che ha avuto decisamente la peggio in questo incontro ravvicinato!

IN SINTESI

Riproporre in chiave moderna un'icona come Defender è un compito difficile, che Land Rover ha svolto in maniera esemplare, tanto da invogliare altri costruttori a seguire la stessa strada. Al tanto apprezzato look ispirato al passato, si contrappongono dotazioni e guidabilità dei giorni nostri, rendendo così molto fruibile un SUV sì fuori dagli schemi, ma senza complessi di inferiorità nei confronti della migliore concorrenza.

L'inglesina tutto pepe

TEST 7 GIORNI SU 7

MINI COOPER S RESOLUTE EDITION

Una settimana in compagnia di vera icona: la Mini Cooper S in allestimento Resolute Edition. Si tratta dell'auto che ha coniato il termine "go-kart feeling" grazie alla sua capacità di regalare una guida divertente e sportiva

di Andrea Brambilla

Lo ammetto, a me la Mini mia piace molto. Non è un caso che il film "The Italian Job" sia uno dei miei preferiti, d'altronde tra i protagonisti c'erano anche delle bellissime Mini prima serie. Si tratta di un auto che con le sue forme, i suoi colori sgargianti, e il suo stile sbarazzino, mi ha sempre affascinato perché è fuori dal coro. Era da tanto che non salivo su una Mini e questa prova mi ha messo in corpo un pizzico di allegria in più. Dopo tante auto alla spina che sono troppo silenziose per i miei gusti, finalmente un sano e bel motore turbo benzina. Inoltre, in un mondo popolato di SUV e crossover, guidare una cara e vecchia tre porte sportiveggiante è un evento più unico che raro.

Le dimensioni compatte rendono la Mini un'auto ideale da usare in città, ma anche molto scattante grazie ai 178 CV di potenza massima.

Eleganza British

L'inglesina, anche se oggi sarebbe meglio definirla tedeschina, essendo il marchio di proprietà BMW, è sempre stata una vettura con l'obbiettivo di essere divertente alla guida e pratica allo stesso tempo. Se pensiamo alla prima vera Mini, quella guidata da Mr. Bean, per intenderci, nella sua semplicità era anche geniale: piccola, spaziosa (considerate le dimensioni), e con uno stile tanto innovativo quanto azzeccato. E a proposito di stile, i dettagli portati in dote dall'allestimento Resolute impreziosiscono l'auto con finiture di color bronzo che vanno a personalizzare la griglia frontale, il contorno dei fari, il cofano, le luci posteriori, il tappo del serbatoio, le maniglie delle portiere e del bagagliaio. Molto "British" il colore della carrozzeria: il Rebel Green, con finiture nere per il tetto e le calotte degli specchietti, un accostamento che rende armonica questa Mini. Considero un grave errore acquistare una Mini senza mettere le strisce sul cofano: in questo caso sono di color oro e non così vistose, proprio come piace a me. Insomma, appena mi avvicino a quest'auto mi viene spontaneo sorridere perché le sue forme e il suo stile li trovo senza tempo.

La Resolute Edition si distingue dalle altre Mini per la ricca presenza di elementi color bronzo

Equilibrio perfetto

Sotto il cofano si trova un propulsore 4 cilindri turbo di 2 litri capace di erogare 178 CV e 280 Nm che fa raggiunge alla Cooper S una velocità massima di 235 km/h. La trazione è anteriore mentre mi è scesa la lacrimuccia quando mi sono trovato sul tunnel centrale un freno a mano vecchio stile, con l'ormai dimenticata leva per azionarlo. Sulla bilancia quest'auto non è da considerare un peso piuma visti i suoi 1.350 kg. A causa proprio della sua mole non si è dimostrata un fulmine nello scatto da 0-100 km/h, fermando il cronometro dopo 7,4 secondi. Con un tempo inferiore ai sette secondi avremmo potuto considerarla una sportiva leggermente più pura. A completare la meccanica (l'ho molto apprezzato) troviamo un cambio automatico doppia frizione a 7 rapporti con paddles al volante. Si tratta di un compagno di viaggio davvero insostituibile sia in città, con le sue cambiate morbide e fluide, che nella guida sportiva quando viene sfruttata la modalità manuale. Non è un auto estrema con potenze difficili da gestire, credo rappresenti il giusto equilibrio per chi non vuole rinunciare ad un po' di brio al volante tenendo d'occhio sia i costi di gestione che d'acquisto.

MINI
COOPER S RESOLUTION EDITION

PREZZO
37.850 euro

PRESTAZIONI
Velocità massima 235 km/h, accelerazione 0-100 km/h 6,6 secondi, consumo medio 5,8-6,3 l/100 km.

Omologata per 4 ma è fatta per due

Durante questa prova ho usato la Cooper S quasi sempre in compagnia della mia futura moglie, con cui (senza mai litigare) abbiamo girato in lungo e largo per sistemare gli ultimi dettagli in vista del matrimonio imminente. Lo spazio a bordo non abbonda, ma in due si riesce a stare comodi, nonostante si è sempre molto vicini l'uno all'altro. La sensazione di qualità percepita resta alta grazie ai materiali, agli assemblaggi e a una componentistica di assoluto livello. Anche il layout del cruscotto e dello schermo del sistema infotelematico, entrambi con forme tondeggianti e particolari, rendono l'ambiente caldo ed accogliente. Il bagaglio è sufficientemente spazioso se si va a fare la spesa o se si va via per il weekend, ma è sempre meglio essere sempre in due. Viaggiare in quattro con tutti i bagagli al seguito diventa più un'impresa che un piacere. In effetti, Mini ha a listino un mezzo molto più pratico e spazioso: la Countryman e quindi perché prendersela con la simpatica versione tre porte? A bordo scorgo invece diverse "chicche" capaci di rendere questa Mini diversa dalle altre in gamma: i sedili sportivi sono rivistiti in tessuto chiaro a scacchi e i badge Mini Resolute sulla parte inferiore del volante sportivo sono presenti anche su tappetini e battitacco. La dotazione di serie comprende anche il pacchetto luci che permette di personalizzare ulteriormente l'atmosfera dell'abitacolo.

Tra i tanti dettagli che caratterizzano la Mini Resolute spiccano i cerchi in lega con disegno specifico e le immancabili doppie stripes (bronzo) sul cofano.

MOTORE

Benzina, 4 cilindri, cilndrata 1.998 cc., potenza max 178 CV (131 kW) da 5.000 a 5.500 giri, coppia max 280 Nm da 1.350 a 4.200 giri.

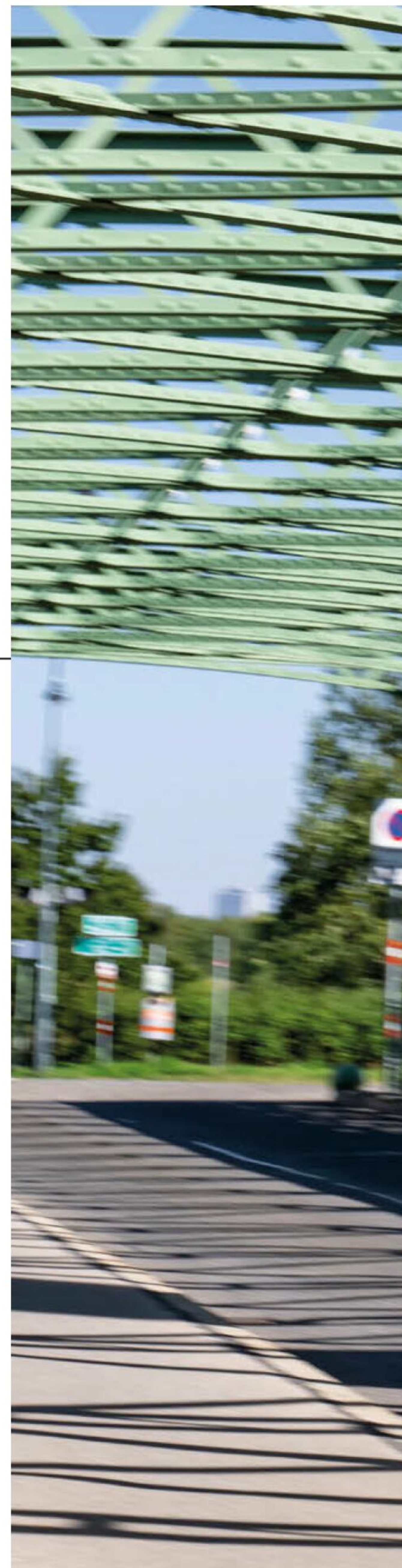
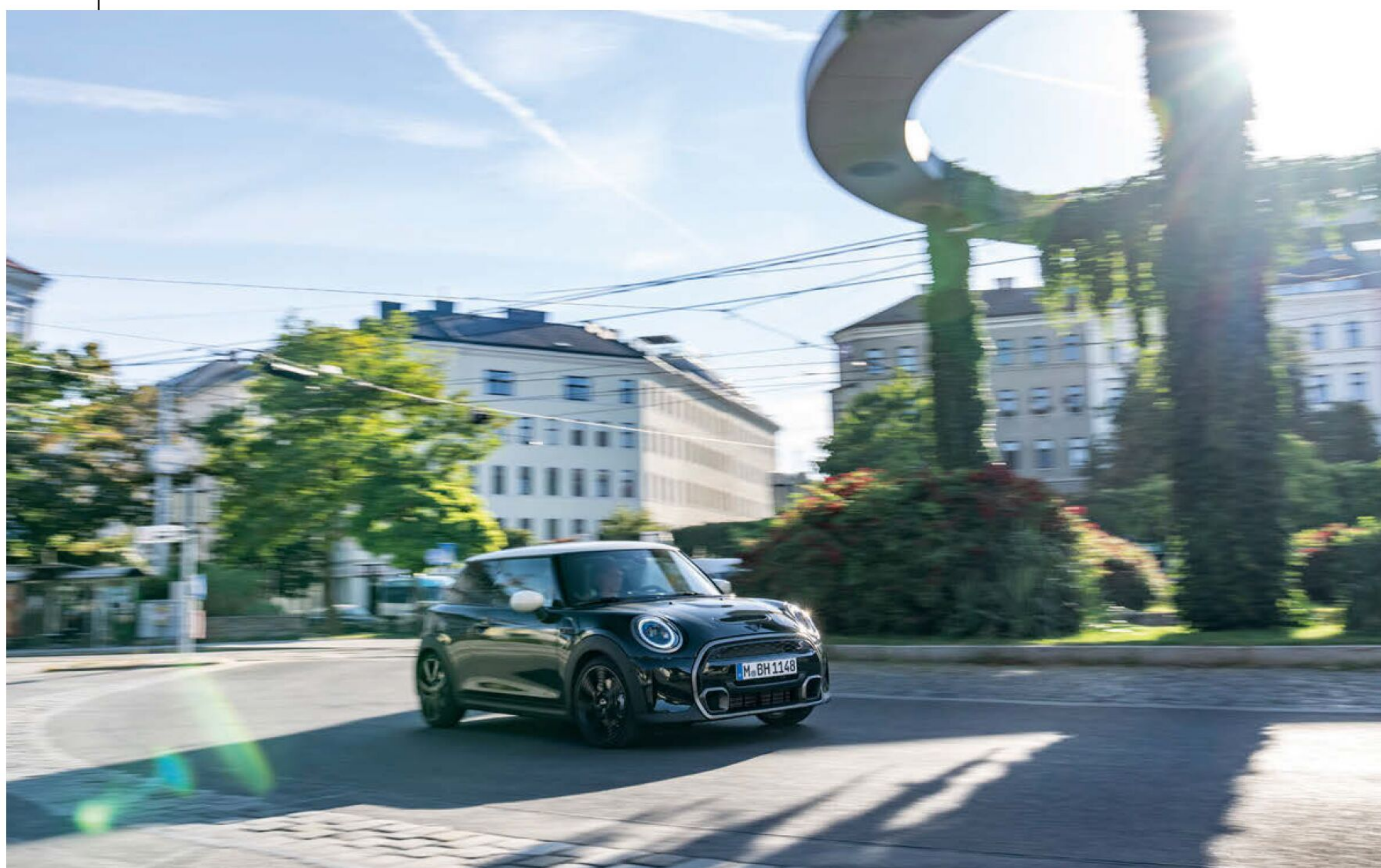
TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio automatico a 7 marce.

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 3.870 mm, larghezza 1.720 mm, altezza 1.410 mm, passo 2.500 mm, peso in ordine di marcia 1.350 kg, capacità bagagliaio 211/731 litri.

Lo stile si paga

La Mini Cooper S Resolute Edition attacca il listino a 37.850 euro con una dotazione di serie piuttosto completa sia per il comfort che per la sicurezza. Quella protagonista della nostra prova supera i 41.000 euro con l'aggiunta di optional come i fari full LED, le sospensioni adattive e i vetri scuri. Un altro aspetto da non sottovalutare quando si parla di una Mini è il suo valore nel mercato dell'usato, che tende ad essere sempre piuttosto alto data anche la grande richiesta di questo modello tra le auto di seconda mano. Insomma difficilmente si sbaglia quando si sceglie una Mini.

Consumi da utilitaria, che sorpresa!

Uno degli aspetti che più mi ha colpito è stato quello della parsimonia di questa Mini. Notando che l'indicatore del livello della benzina non scendeva mai, ho controllato le indicazioni del computer di bordo: anche in città si superano i 13 km ogni litro di benzina. Il merito è certamente di un'elettronica raffinata e di un cambio che lavora davvero bene nel selezionare la marcia giusta e più adatta a non far consumare. La modalità Green è quella che più aiuta in questo senso, mentre quella Sport va ad esaudire le richieste di chi vuole sfruttare tutte le potenzialità dell'auto. A velocità autostradali invece ho registrato percorrenze vicine ai 18 km con un litro di carburante, valori che rappresentano un grande valore aggiunto su un auto che da 178 CV.

L'abitacolo mostra materiali di qualità e finiture di alto livello. Limitato lo spazio a disposizione per le sedute posteriori e per i bagagli

Un Go-Kart feeling "diverso"

Non farò giri di parole: il "go kart feeling" me lo ricordavo diverso. Partiamo da un presupposto: l'anteriore di questa Mini deve fare i conti con il fatto che si porta dietro il motore 2.0 litri che sbilancia la distribuzione del peso con il retrotreno. Il rischio è quello di arrivare troppo "allegri" in ingresso curva e di dover poi combattere con un po' di sottosterzo in percorrenza. Credo che questa Cooper S debba essere guidata con il giusto equilibrio: non bisogna strafare e capire come sfruttare al meglio la meccanica e il feeling di guida che è capace di dare. La potenza si può facilmente gestire e sfruttare se si usa con intelligenza il cambio a doppia frizione: non serve tirare troppo il collo al motore, è sufficiente cambiare ai giusti regimi per avere una spinta costante e vigorosa. Lo sterzo resta sempre il suo punto di forza grazie ad una precisione ed una efficacia quasi da sportiva. C'è da dire che il mercato offre un'ampia scelta di altri modelli dal prezzo e dall'anima simile, ma la Mini Cooper S resta (a mio avviso) la più sfruttabile, anche se non sarà la più veloce. Impeccabile è invece l'assetto che, grazie anche alle sospensioni attive (optional), riesce a dare un ottimo feedback a chi siede dietro il volante. Peccato che in una città come Milano, con un grande abbondanza di buche, tombini, e rotaie, a volte si è un po' troppo sballottati, ma è il prezzo da pagare per potesri divertire così tra le curve. A

IN SINTESI

La Mini Cooper S è un auto che mette allegria quando la si guarda, è costruita secondo i rigidi criteri made in Germany e con 178 CV(anche se non è la più potente a listino) è divertente da guidare.
La qualità generale della vettura è alta, mentre l'assetto è un pochino troppo rigido. Prezzo d'acquisto alto rispetto la concorrenza che viene giustificato da un buon valore residuo nel mercato dell'usato.

NEWS

Lamborghini Revuelto Opera Unica

In occasione di Art Basel Miami Beach 2023, Lamborghini ha presentato la one-off Revuelto Opera Unica, che rappresenta il frutto del pensiero artistico e delle attività di sviluppo di Centro Stile sotto la direzione del team Ad Personam di Lamborghini. All'esterno balza immediatamente all'occhio la colorazione dipinta a mano, con tinte che vanno dal Viola Pasifae al Nero Helene, arricchite da pennellate con accenti di colori caldi e freddi: un processo che ha richiesto 76 ore di sviluppo e collaudo aggiuntive, per un totale di 435 ore di lavoro. In base all'angolazione, è possibile inoltre individuare sul cofano il logo celebrativo del 60° anniversario di Lamborghini. Anche gli interni danno vita ad uno spazio artistico unico, che gioca con il colore per realizzare un design asimmetrico che ha richiesto altre 220 ore di lavoro. A completamento degli interni in pelle bicolore (Nero Ade e Viola Acutus), gli schienali, gli inserti porta e il rivestimento del tetto presentano il logo del 60° anniversario ricamato in varie tonalità coordinate con gli esterni. Anche la copertura del pulsante Start&Stop è stata messa in risalto con pennellate dai toni sfumati.

Manhart RV 650 Edition 01/01

Non passa certo inosservata l'ultima creatura del tuner tedesco Manhart realizzata su richiesta di un cliente dell'Europa orientale partendo dalla base di una Range Rover P530. L'esterno è infatti caratterizzato dalla verniciatura nera con strisce e scritte dorate, ma non sono da sottovalutare neppure i cerchi in lega Manhart Forged Line da 10x24 pollici associati a pneumatici 295/35 ZR24. Anche l'interno riprende la tonalità oro dei dettagli esterni, associata in questo caso a rivestimenti in pelle bordeaux. Dal punto di vista meccanico, il V8 di 4,4 litri è stato potenziato fino a 653 CV e 900 Nm grazie alla centralina aggiuntiva Manhart MHtronik, mentre l'impianto di scarico sportivo in acciaio inox si riconosce per i quattro terminali di scarico neri opachi da 100 mm.

Maserati MC20 Club Italia

Destinata ai soci del prestigioso club, l'esclusiva Maserati MC20 Club Italia è stata realizzata dal dipartimento di personalizzazione Maserati Fuoriserie. La livrea sintetizza l'immagine cromatica del Club Italia: blu notte Trofeo su gran parte della carrozzeria, una fascia verde smeraldo attorno alla presa d'aria frontale in memoria delle grafiche delle auto da corsa del Tridente degli anni 50, con particolare riferimento alla plurivittoriosa Maserati 250F a cui si è ispirato il primo bozzetto realizzato da Stefano Macaluso, presidente del Club Italia. Gli interni, in particolare i sedili, hanno un look decisamente racing e nel rivestimento in Alcantara riprendono il tema del blu punteggiato dal logo del Club con cuciture verdi. Preziosa nota d'esclusività è costituita dalla copertura in fibra carbonio blu del motore Nettuno V6 Biturbo. Accanto al motore, discretamente celata a cofano chiuso, appare la placchetta che riporta il nome del socio proprietario e il numero di serie; il nome è inciso anche sul battitacco del lato guida. Come da tradizione, sulle fiancate sono presenti gli stemmi smaltati del Club. La Maserati MC20 Club Italia è proposta tanto nella versione Coupè, quanto nella versione Cielo, con tetto amovibile.

ARES Coupé per Rolls-Royce Phantom

Ares Modena trasforma la Rolls-Royce Phantom in coupé senza stravolgerne le proporzioni originali e proponendo questo autentico gioiello su ruote in due colorazioni: bianco o nero, in entrambi i casi nobilitati da cofano anteriore e cornice del parabrezza in un esclusivo colore oro rosa. I cerchi dedicati misurano la bellezza di 24 pollici, mentre la trasformazione da berlina a coupé ha richiesto una completa rivisitazione dell'interno, a partire dai pannelli porta per arrivare fino ai sedili, che hanno mantenuto la base originale per un comfort senza pari dei passeggeri. Molto lussuoso il rivestimento interno in pelle goffrata con trama a diamante, così come all'esterno abbondano materiali pregiati, come i pannelli in fibra di carbonio associati a soluzioni esclusive come la verniciatura bicolore. La meccanica è rimasta la stessa del modello di partenza.

Tra gli equipaggiamenti della nuova McLaren GTS figurano i dischi freno carboceramici.

tempo di lettura **6'34''**

Sportiva tuttofare

La nuova GTS si aggiunge alla gamma delle supercar McLaren sostituendo la GT. Si tratta di un modello progettato per gli appassionati che, oltre ad avere la possibilità di acquistarla, sono alla ricerca del perfetto equilibrio tra coinvolgimento di guida, eleganza e anche comfort di marcia; tutto questo senza rinunciare allo spazio per i bagagli. Insomma, stiamo parlando di una vera gran turismo.
"La nuova McLaren GTS offre una miscela ineguagliabile di dinamica di guida e prestazioni McLaren, unite a raffinatezza e praticità. Quando si richiede una vera esperienza di guida da supercar, la GTS la sa offrire; quando vuoi rilassarti e partire per un viaggio più lungo e con i bagagli necessari per un fine settimana, la GTS è la compagna ideale. Questa è un'auto fedele al DNA sportivo della McLaren, ma con molteplici livelli di abilità". La descrive così Michael Leiters, CEO di McLaren Automotive.

Vestita da sera

L'auto si presenta elegante e, per quanto possibile, poco appariscente. Si mostra con il tipico sharm inglese che cela, sotto il vestito elegante, un'anima da autentica sportiva di razza. Nella parte anteriore della GTS, lo stile caratteristico della "testa di martello", o meglio, "hammerhead" è stato aggiornato grazie alla diversa sezione inferiore del paraurti.
Quest'area presenta nuove e più generose prese d'aria che svolgono il

SUPERCAR

McLaren GTS

L'erede della GT è accreditata di 635 CV di potenza massima, pesa 1.520 kg e scatta 0 a 100 km/h in soli 3,2 secondi

fondamentale compito di convogliare più aria possibile verso i radiatori. Nella parte posteriore troviamo nuove prese d'aria, anche in questo caso maggiorate per migliorare il raffreddamento del propulsore che, insieme al nuovo diffusore e ai doppi scarichi, conferiscono all'auto un "lato B" da far girare la testa. Ciliegina sulla torta è costituita dall'inedito colore grigio Lava Grey, che è stato creato appositamente per questo modello e rende la GTS ancor più raffinata.

Specifiche racing

La GTS è sostenuta dal telaio monoscocca MonoCell II-T in fibra di carbonio, che vanta una struttura robusta e ultraleggera e la rigidità tipica di una McLaren a motore centrale. Il tetto in composito di serie è realizzato in fibra di carbonio riciclata; si tratta di una delle tante soluzioni di risparmio di peso nella costruzione della GTS. Queste scelte sono state determinanti per consentire alla GTS di offrire quell'esperienza di guida vera, tipica di una supercar leggera, senza alterare la qualità di guida e senza vibrazioni fastidiose.

Pesa poco e va forte

Con 1.520 kg sulla bilancia, la GTS vanta un rapporto peso/potenza di 418 CV per tonnellata. La potenza del propulsore biturbo V8 di litri è di 635 CV a 7.500 giri, mentre la curva di coppia raggiunge un picco di 630 Nm a 6.500 giri. I fortunati possessori di questo "gioiellino" potranno anche

Rispetto alla precedente GT, la nuova nata mostra prese d'aria più generose sia all'anteriore che al posteriore, mentre lo stile non cambia

Gli ordini della GTS sono già aperti in Italia, anche se il prezzo non è stato ancora ufficializzato. Sarà comunque superiore ai 200 mila euro.

divertirsi sfruttando il launch-control, ovviamnte di serie, che permette alla GTS di proiettarsi da 0 a 100 km/h in 3,2 secondi. Per raggiungere i 200 km/h, la GTS impiega invece soltanto 8,9 secondi, mentre la velocità massima fa segnare un valore di 326 km/h.

Tre modalità di guida

La GTS è dotata di una trasmissione SSG a sette velocità che fornisce cambi di marcia fluidi e rapidi nella modalità Comfort predefinita all'avvio, garantendo un'accelerazione progressiva ma vivace. Il guidatore può sfruttare altre due ulteriori modalità di guida, ben più interessanti: Sport e Track in cui vengono esaltate le prestazioni per il massimo godimento al volante possibile. Track porta tutto ciò a un livello ancora più elevato, ottimizzando le prestazioni del cambio con una perdita minima di tempo tra un cambio e l'altro. Gli ammortizzatori idraulici a doppia valvola a variazione continua sono realizzati da Monroe e costituiscono una componente fondamentale delle leggere sospensioni a doppio braccio oscillante in alluminio. Grazie alla tecnologia di smorzamento adattivo Proactive Damper Control, la taratura delle sospensioni varia in base alla modalità di guida selezionata e allo stile di guida adottato.

Da 100 a 0 km/h in 32 metri

La messa a punto del sistema di sterzo elettroidraulico, le sospensioni di serie con smorzamento adattivo con controllo proattivo degli ammortizzatori e il potente impianto frenante con dischi carboceramici sono caratteristiche esclusive della GTS. Questi elementi esaltano la posizione centrale del motore V8 e la struttura leggera dell'auto, garantendo una guida emozionante ed appagante grazie all'equilibrio perfetto tra comfort e prestazioni pure.
La McLaren GTS è dotata di dischi freno da 390 mm di diametro all'anteriore e da 380 mm al posteriore associate a pinze leggere in alluminio a sei pistoncini all'avantreno (quattro invece nella parte posteriore) per offrire prestazioni e sensibilità eccezionali, basti pensare ai 32 metri necessari per fermarsi dalla velocità di 100 km/h.

Due vani bagagli per un totale di 570 litri

La McLaren GTS vuole essere una valida compagna di viaggio anche in ambiente urbano, dove le supercar generalmente non si trovano a proprio agio. La visibilità anteriore è più che sufficiente, mentre l'ampio portellone in cristallo, i montanti C vetrati e i generosi finestrini garantiscono un'ottima visibilità in tutte le direzioni. L'altezza da terra pari a 110 mm può essere aumentata fino a 130 mm grazie alla funzione di sollevamento del veicolo, e questo aiuta a superare i tanti dissuasori sparsi per le città. Migliorato rispetto al sistema della

Tra gli optional figura anche l'impianto di scarico sportivo per dare ancora più voce al V8.

GT, il sollevatore che equipaggia la GTS ora può alzare o abbassare il muso in soli quattro secondi, più del doppio della velocità di prima. Il volume di carico totale raggiunge infine 570 litri, suddivisi tra i 420 litri del vano posteriore e i 150 di quello anteriore, il tutto per rendere la McLaren GTS una supercar pratica anche nell'uso quotidiano.

Lusso e qualità a bordo

Interruttori e controlli in alluminio lucidato e zigrinato dominano l'abitacolo della GTS, a cominciare dai paddles del cambio integrati al volante, ma senza trascurare le cornici nere lucide dello schermo del sistema di infotainment, il selettore del cambio sulla console centrale, gli alloggiamenti delle bocchette dell'aria e gli interruttori degli alzacristalli. I pacchetti opzionali in fibra di carbonio includono la finitura del volante con finitura in carbonio satinato, le palette del cambio allungate e le cornici interne, oltre alle finiture dei brancardi con il marchio McLaren. Di serie, i sedili Comfort della GTS sono rivestiti in pelle Nappa, così come il volante è in pelle. I nuovi allestimenti "Performance" e "TechLux" introducono invece un nuovo design. L'allestimento "Performance" è sportivo, deciso e tecnico, con sedili rivestiti in pelle Softgrain Aniline e Alcantara nei colori Jet Black o Barolo, con profili a contrasto. L'allestimento "Performance" include anche i sedili comfort riscaldati con

I cerchi in lega leggera forgiata a 10 razze "Turbine" sono disponibili nelle colorazioni Silver, Gloss Black, Gloss Black con effetto Diamond Cut e Orum

memorie e regolazione elettrica. Il nuovo schema degli interni "TechLux" incarna invece l'eleganza classica, anche se con un tocco di modernità McLaren. Il display della strumentazione digitale fa affidamento a uno schermo da 10,25", mentre il sistema di infotainment touchscreen sfrutta un display centrale da 7", con orientamento verticale. Nitido e reattivo grazie al suo potente processore core10, è intuitivo, con un menu e un metodo di inserimento in stile smartphone. Oltre a una gamma ampliata e rinnovata di tinte esterne, che comprende nuove opzioni come il Mantis Green, il Tanzanite Blue e l'Ice Silver, c'è un nuovo colore esclusivo per la GTS a partire dal lancio: Lava Grey. Questa tinta metallizzata incorpora una scintillante dominante rossa che cattura la luce per creare un effetto distintivo per distinguerla dalle altre tonalità di grigio.

Prezzo da definire

La McLaren GTS viene venduta con una garanzia standard di tre anni con chilometraggio illimitato, oltre a una garanzia sulla verniciatura di tre anni e una garanzia anti-perforazione di dieci anni. La GTS può beneficiare anche dell'estensione di garanzia McLaren, che può essere acquistata in periodi di 12 o 24 mesi fino a una garanzia totale di 12 anni. Il piano di assistenza include inoltre tre anni di manutenzione. Il prezzo d'acquisto non è stato ancora ufficializzato, anche se presumibilmente supererà di slancio i 200 mila euro. A

TUNING

NOVITEC ESTESO WIDEBODY

Dietro i parafanghi allargati si trovano cerchi da 23 pollici con canale da 10,5" all'anteriore e 12,5" al posteriore

Cura anabolizzante

Nasce dalla base della versione Performante la rivisitazione della Lamborghini Urus da parte del tuner tedesco Novitec. Sotto la carrozzeria allargata si nasconde il V8 biturbo di 4 litri portato fino a 782 CV e 1.032 Nm di coppia

Basta una rapida occhiata per capire che non si tratta di una Urus qualunque, e neanche della Performante, visto che i parafanghi allargati hanno consentito di accogliere speciali cerchi da 23 pollici e di ampliare le carreggiate di 10 cm all'avantreno e 12 cm al posteriore. I cerchi misurano10,5Jx23 sull'asse anteriore e 12Jx23 su quello posteriore e sono stati sviluppati in collaborazione con Vossen, produttore americano di ruote ad alte prestazioni. Anche l'assetto è stato sensibilmente ribassato, di 25 mm per l'esattezza, grazie alle molle sportive Novitec, ma anche in presenza di sospensioni pneumatiche, l'altezza da terra viene ridotta nella stessa misura.

Carbonio a vista a richiesta

A richiesta si possono poi ottenere particolari in fibra di carbonio a vista, una soluzione adottata per lo spoiler presente nella parte anteriore dell'auto con l'intento di ridurne ulteriormente la deportanza alle alte velocità. Due le varianti di cofano disponibili: una con carbonio a vista nella parte superiore e l'altra interamente realizzata in materiali compositi. Il nuovo diffusore posteriore, oltre ad assicurare un miglior flusso d'aria, mette maggiormente in evidenza i quattro terminali di scarico Novitec neri opachi, ma nella vista posteriore non passa certo inosservato il generoso spoiler in corrispondenza del lunotto, anch'esso progettato per incrementare il carico aerodinamico.

Sotto il cofano si trova sempre un V8 biturbo di 4 litri, ma la potenza massima passa da 666 a 782 CV.

Due dati riassumono le prestazioni di questa super Urus: 3,1 secondi per scattare da 0 a 100 km/h e 311 km/h di velocità massima

Non solo estetica

Liquidare Novitec Esteso Widebody come una semplice rivisitazione estetica della Urus Performante sarebbe però assolutamente fuori luogo, visto che sotto il cofano anteriore si trova sì lo stesso V8 biturbo di 4 litri della versione di serie, ma con caratteristiche ancora più estreme. Questo grazie al modulo di controllo Novitec N-Tronic, caratterizzato da una diversa mappatura di iniezione, controllo della pressione di sovralimentazione e accensione. Ma al l'incremento delle prestazioni contribuisce anche l'impianto di scarico ad alte prestazioni in acciaio inossidabile, che esalta anche la tonalità di scarico e adotta valvole by-pass a gestione elettronica. Grazie all'ottimizzazione del percorso dei gas di scarico, il nuovo impianto di scarico, che può essere abbinato a catalizzatori metallici sportivi a 100 celle, svolge infatti un ruolo importante nell'aumento delle prestazioni. Che possono essere riassunte in due dati che non necessitano di ulteriori commenti: 782 CV a 6.200 giri di potenza massima e un picco di coppia di 1.032 Nm erogato a 2.900 giri. Quanto basta per raggiungere prestazioni fino a poco tempo fa riservate alle supercar più estreme: 3,1 secondi per scattare da 0 a 100 km/h e 311 km/h di velocità massima, quanto basta per rendere Esteso Widebody uno dei SUV più veloci al mondo. A

PASSIONE

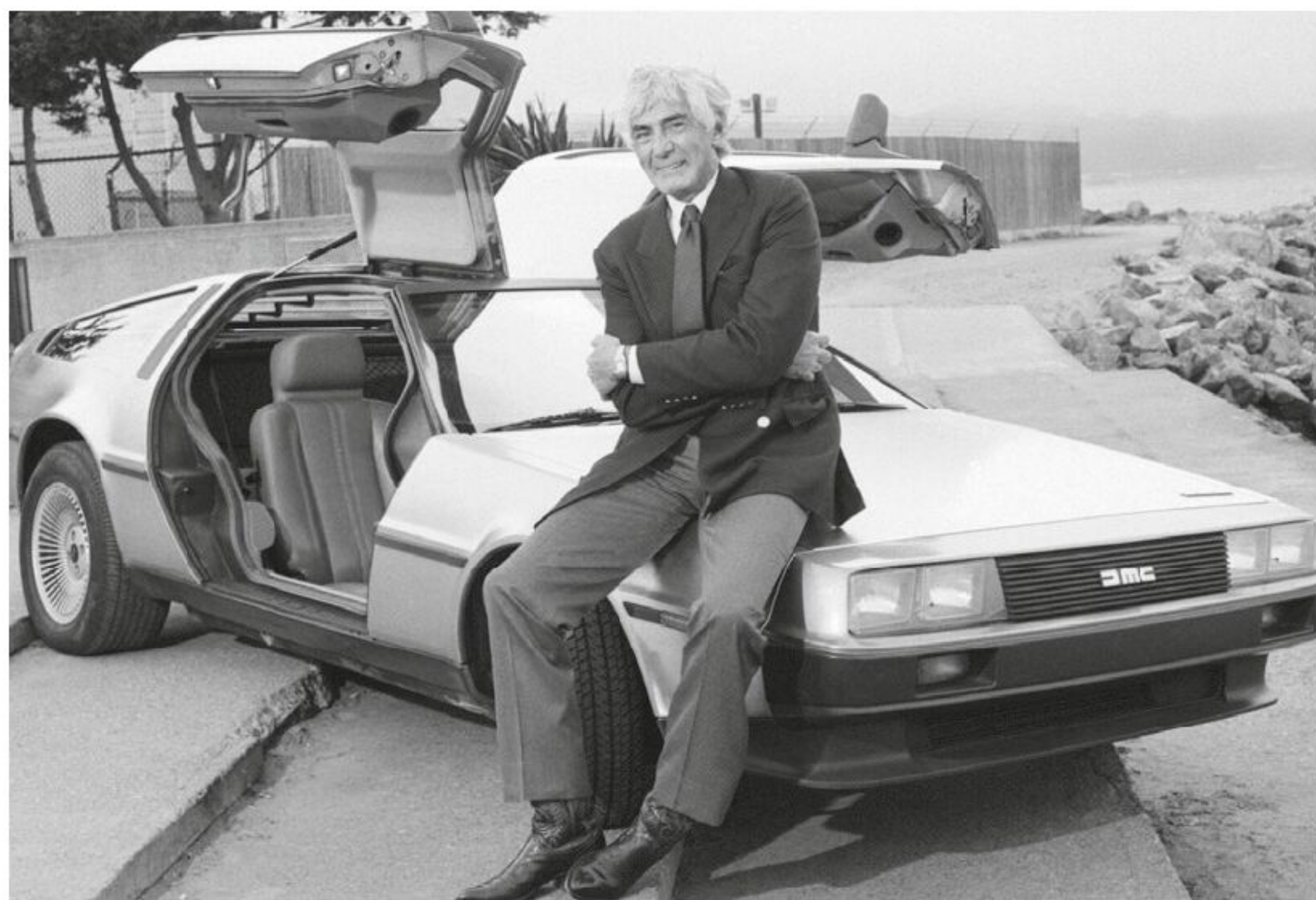
DELOREAN DMC-12

Una storia travagliata

Ripercorriamo la storia di un'auto dal grande successo, ma solo cinematografico. A distanza di oltre 40 anni e 9.000 esemplari venduti, è una delle coupé più famose al mondo

I due protagonisti di Ritorno al Futuro sono Marty McFly (a sinistra) e il mitico "Doc", meglio conosciuto come Emmett Brown, l'inventore della DeLorean capace di viaggiare nel tempo.

Le linee squadrate sono tipiche della produzione di Giugiaro di quegli anni, mentre la carrozzeria è in acciaio spazzolato, proprio come nel prototipo Alfa Romeo Iguana.

La DeLorean DMC-12 aveva due caratteristiche imprescindibili: le porte ad ali di gabbiano e la carrozzeria in acciaio spazzolato

In alto, John DeLorean posa con una DMC-12 di pre-serie, mentre sopra è in compagnia della terza moglie Cristina Ferrare. Sotto, il telaio in acciaio a doppia Y in stile Lotus Esprit.

La DMC-12 non ha avuto il successo auspicato dall'omonimo fondatore, a differenza del modellino in scala fatto dei mattoncini più famosi del mondo, i Lego, un punto di riferimento per collezionisti ed appassionati.

Se solo John DeLorean potesse vedere come la sua creatura, la mitica DeLorean DMC-12 protagonista del film "Ritorno al Futuro", ancora oggi riesce a far battere il cuore degli appassionati di automobili (e non solo), ne sarebbe molto, molto orgoglioso. Oggi, l'iconico modello con le portiere ad ali di gabbiano, lo troviamo stampato su t-shirt alla moda, in scatola di montaggio sotto forma di Lego, da collezionare come modellino e in altre svariate forme.
Un fenomeno da non sottovalutare, considerando che a distanza di oltre 40 anni è difficile mantenere vivo l'interesse su un oggetto, passateci il termine, che non ha più segreti da svelare. Sembra proprio che sia il finale perfetto di una storia ricca di successi, ma la realtà è differente. Di DMC-12 ne furono prodotte solo 9.000 e fu il primo ed ultimo modello firmato della DeLorean Motor Company. L'auto è restata in produzione per meno di due anni, dal 1981 al 1982, e fu anche la causa di ingenti perdite economiche che poi portarono alla chiusura della fabbrica stessa. Andiamo a ripercorrere la storia e le curiosità che ruotano intorno al creatore di quest'auto e al suo ruolo nella trilogia di "Ritorno al Futuro".

Chi è John DeLorean

Dimenticate l'immagine del classico manager tutto cravatta e scrivania: John De Lorean nasce il 6 gennaio 1925 a Detroit ed è un personaggio vero e senza compromessi. Sa come, dove e con chi apparire, al punto da essere definito già all'epoca "la rockstar dei colletti bianchi". Perennemente circondato da attrici, modelle, star di Hollywood e personaggi del jet-set internazionale, anche grazie al suo fascino, lascia nelle aziende in cui passa una lunga scia di idee rivoluzionarie, causando spesso l'ira e l'invidia dei suoi colleghi. Quando, nel 1973, abbandona il gruppo General Motors, la sua elevata esposizione mediatica e le ottime doti manageriali e persuasive lo portano alle stelle, e con lui vanno alle stelle anche le aspettative per la sua nuova automobile, che raccoglie sulla parola diversi milioni di dollari di preordini e finanziamenti. Ma mantenere sulla cresta dell'onda un personaggio tanto popolare costa, e parecchio: DeLorean si concede una vita privata parecchio mondana ed estremamente costosa, al punto da mettere a rischio l'intero progetto. Basti pensare che al completamento del secondo prototipo ha già "bruciato" un capitale iniziale di oltre 5 milioni di dollari. Per la costruzione del sito produttivo, scartate diverse alternative, sceglie la soluzione economicamente più vantaggiosa, ma anche la più rischiosa: lo stabilimento viene infatti realizzato in Irlanda del Nord, a Dunmurry, poco distante da Belfast, in un territorio martoriato dal terrorismo separatista, con zero esperienza nella produzione automobilistica e un tasso di disoccupazione vicino all'80%.

Ritardi nella produzione e costi e alle stelle

La produzione della DMC-12 parte, faticosamente, a gennaio del 1981, due anni dopo l'avvio inizialmente programmato. La vettura definitiva ha ormai perso gran parte della carica innovativa promessa e, per scongiurare le conseguenze di una produzione di cattiva qualità, viene inizialmente venduta addirittura senza garanzia.
In America si prova a tamponare la situazione allestendo due centri di riparazione specializzati nel far fronte ai problemi di inaffidabilità dei primi lotti di produzione. Le aspettative disattese, a cui si aggiungono aumenti repentini dei costi di produzione e tassi di cambio sfavorevoli, abbassano la produzione dagli iniziali 10/12.000 pezzi all'anno a soli 7.000, e portano il prezzo di vendita della vettura dagli annunciati 12.000 (da cui il nome DMC-12) a 18.000 e successivamente a ben 25.000 dollari, innescando un crollo dei risultati di vendita. DeLorean tenta di correre ai ripari, prima imponendo ai rivenditori l'acquisto di alcuni esemplari e, successivamente, con operazioni ai limiti dell'illecito, che lo vedono coinvolto in un traffico di cocaina, dal quale verrà poi scagionato ma con un'immagine ormai irrimediabilmente compromessa.

La posizione di guida è da vera sportiva per quanto riguarda l'altezza della seduta, al contrario dei sedili, che sono poco avvolgenti.

Il look lascia presagire prestazioni da supercar, in realtà il V6 di 2,8 litri eroga solo 132 CV e la velocità massima è di 209 km/h

La fine del sogno

Lo scandalo creatosi attorno ai sospetti, unito alla crisi dell'industria automobilistica americana e il mancato rispetto degli accordi economici da parte del nuovo Governo britannico, insediatosi nel 1979 e guidato dal ministro Thatcher, assestano il colpo di grazia sulla DeLorean Motor Company, che fallisce alla fine del 1982, dopo meno di due anni dall'avvio della produzione e con circa 9.000 esemplari costruiti. Nelle grane finanziarie dell'americano resta invischiato pure Colin Chapman, patron della Lotus e incaricato di industrializzare la vettura: gli estremi dell'accordo (si sospetta di circa 10 milioni di dollari pagati in nero) fruttano infatti a Chapman un processo per evasione fiscale, che si interrompe solo con la morte dell'inglese, nel dicembre del 1982, in concomitanza con l'interruzione della produzione della DMC-12 e il fallimento della DeLorean. Probabilmente non sapremo mai com'è andata davvero. DeLorean viene scagionato dalle accuse per droga nel 1984, ma deve comunque vedersela con almeno un'altra quarantina di processi, che lo spogliano progressivamente di tutto il suo patrimonio. La sua villa di campagna a Bedminster, New Jersey, viene acquistata da Donald Trump, che lì realizza il suo Trump National Golf Club. Negli anni 90 DeLorean tenta una nuova avventura automobilistica, provando a realizzare l'erede della DMC-12; per finanziare il progetto lancia un innovativo orologio al quarzo a carica automatica, ma l'operazione non porta i frutti sperati. Dichiara quindi bancarotta nel 1999 e, il 19 marzo 2005, muore di ictus.

Il successo cinematografico

Le (sole) grandi soddisfazioni che ha raccolto la DeLorean sono state quelle ottenute dietro le telecamere grazie alla trilogia cinematografica di "Ritorno al Futuro". Il modello è diventato una delle automobili più famose al mondo che, guidata da Marty McFly ed Emmett "Doc" Brown, era in grado addirittura viaggiare nel tempo. L'idea di usare proprio la DeLorean DMC-12 venne agli sceneggiatori Robert Zemeckis e Bob Gale, attratti da un look talmente avveniristico da renderla assimilabile a un'astronave proveniente dal futuro. Pensate che all'epoca delle riprese, la DeLorean Motor Cars aveva già fatto in tempo a fallire. Per la trilogia sono state utilizzate sette DeLorean DMC-12, di cui una era un semplice guscio in fibra di vetro da immortalare nelle scene in cui l'auto "prendeva il volo". Delle sette vetture usate nei film, quattro sono state distrutte o utilizzate per i pezzi di ricambio necessari ai restauri, due sono esposte agli Universal Studios Hollywood e Universal Studios Japan, mentre l'ultima è parcheggiata nel garage un fortunato collezionista privato. Tutti gli esemplari erano perfettamente uguali, tranne le due utilizzate nel terzo e ultimo capitolo, che erano sono state adattate e rialzate per essere utilizzate nelle scene del West ambientato nel 1885.

Stile italiano

Come tutti sappiamo, anzi dobbiamo sapere, per poter fare il salto temporale la macchina inventata da "Doc" doveva raggiungere le 88 miglia orarie, ma c'era un problema, un grosso problema. Per ottemperare alle normativa USA del tempo, tutte le DMC-12 avevano il tachimetro con limite a 85 miglia. Per questo tutti gli esemplari del film sono stati modificati con un tachimetro con fondo scala a 95 miglia in modo da poter far raggiungere alla vettura la velocità necessaria al viaggio temporale. In pochi sanno che c'è anche un pizzico d'Italia in quest'auto: è infatti frutto della matita geniale di Giorgetto Giugiaro e sotto il cofano c'era lo stesso motore V6 benzina da 2.849 cc e 132 CV che equipaggiava anche la Thema V6.

Oggi un lieto fine

Come avrete capito, quest'auto non ha fatto breccia nel cuore degli automobilisti dell'epoca, anzi, ha fatto aprire e chiudere in tempi brevissimi la sua fabbrica. Oggi però la DeLorean DMC-12 è riuscita a ritagliarsi un posto tra le icone dell'automobilismo grazie ai film di "Ritorno al Futuro". Se John DeLorean avesse puntato più sulla qualità e si fosse concentrato solo ed esclusivamente sulla sua auto, forse oggi staremmo raccontando una storia completamente diversa. **A**

Declinato in diverse cilindrate e potenze, il motore PRV (Peugeot Renault e Volvo) è finito sotto una grande quantità di marchi e modelli, Lancia Thema compresa.

Sopra, alcuni dettagli che sottolineano la costruzione artigianale della DMC-12. La plancia richiama la Lotus Esprit.

EPOCA

FIAT COUPÉ

Buon compleanno

La coupé disegnata da Chris Bangle compie 30 anni. Ripercorriamone la sua storia nelle varie evoluzioni, fino ad arrivare alla Turbo 20V. In totale è stata prodotta in 72.762 esemplari

di Vittorio Falzoni Gallerani – foto di Thomas Maccabelli e Archivio storico Fiat

CARTA D'IDENTITÀ

Anni di produzione
1994 - 2000

Motore (16V Turbo)
4 cilindri in linea, 1.995 cc, 190 CV

Prestazioni
0-100 km in 7,5", vel. max 225 km/h

Prezzo al lancio
43.500.000 lire

Valore attuale
5.000/13.000 euro

La Coupé è l'unica creatura di Chris Bangle marchiata Fiat che abbia visto i saloni dei Concessionari; gli appassionati che ne hanno amato le linee personali e coraggiose (e sono tanti) si sono sempre chiesti il motivo di ciò e anche perché, poco dopo questa riuscitissima realizzazione, Bangle se ne andò a Monaco di Baviera. Forse qualcuno a Torino aprì per sbaglio i suoi cassetti, vide i progetti per una berlina di lusso e pensò che, se si fosse chiamata Alfa Romeo o Lancia, non ne avrebbero venduta nemmeno una e che quindi fosse meglio lasciarla fare alla BMW.
Scherziamo, naturalmente. Ma guardando questa auto sportiva non si può fare a meno di rimpiangere la prima vena del designer californiano: qui il suo coraggioso talento trovò espressione piena, guidato e limitato dal buon gusto che qualche italiano probabilmente gli impose. Per noi, la Fiat Coupé è il suo capolavoro: perfettamente proporzionata, presenta la novità del geniale "cofango" (l'insieme di cofano e parafango fu così battezzato) che consente accessibilità ottimale al motore; la coda poi è magnifica: muscolosa nelle proporzioni, con fanalini incassati e il tappo del serbatoio esterno, appare perfetta per questa compatta coupé; i due tagli sui passaggi ruota, infine, danno grande personalità senza disturbare. E' un'automobile che assomiglia a nessun'altra e che presenta aspetti antropomorfi di grande suggestione; qualcuno paragonò, all'epoca, il suo muso all'elmo di Darth Vader, l'eroe oscuro della saga di Guerre Stellari: ci pare il migliore riconoscimento al genio di Chris Bangle.

tempo di lettura
7'36''

La plancia è rifinita con un pannello che riprende il colore della carrozzeria, una soluzione che evoca le sportive degli anni Cinquanta e Sessanta.

L'abitacolo è ben rifinito, ma anche accogliente e spazioso considerando che si tratta di una coupé lunga solo 4,25 metri

Le versioni più equilibrate sono quelle con il motore aspirato, dato che le reazioni sul volante di quelle sovralimentate in accelerazione sono piuttosto fastidiose.

Che finiture!

All'interno si inaugura l'uso, sulla plancia e sul pannello della porta, della plastica nel colore della carrozzeria per un piacevole richiamo agli anni '50 e '60 del XX secolo, che poi verrà ripreso anche sulla barchetta, mentre il resto dell'abitacolo è ben rifinito, accogliente e assai spazioso per una vettura lunga soltanto 4,25 metri. Il maggior merito di ciò va alla trazione anteriore, che però è anche il maggior limite che ha avuto questa vettura, con i motori più prestanti. Un limite che ha impedito, alla versione con il potentissimo e vellutato cinque cilindri turbo 20 valvole ereditato dalla Lancia Kappa, di diventare un grosso grattacapo per tutte non soltanto in autostrada ma anche su percorsi misti. E così ci tocca confermare (con vero dispiacere) che le versioni più equilibrate sono le due litri aspirate che non soffrono di eccessive reazioni di coppia al volante in accelerazione e rappresentano quindi un ottimo esempio di piccola e confortevole granturismo capace comunque di prestazioni senz'altro appaganti.
Ma la cosa che più stupisce sulla Coupé, trattandosi di una Fiat, è, lo ripetiamo, il livello delle finiture e dei materiali impiegati (soprattutto sulle versioni "Plus" con interni in pelle): molto probabilmente dobbiamo tutto ciò agli abili operai della Pininfarina, dove l'auto era assemblata.
La presentazione di quest'auto avviene in una cornice giovane e spumeggiante al suo pari: il Motor Show di Bologna del 1993, quando i riflettori di tutta la stampa internazionale sono ancora puntati sulla Punto della stessa Fiat.
La Coupé è però concepita sullo stesso pianale che in quel periodo monopolizza la gamma media dei marchi del gruppo: Fiat Tipo e Tempra, Lancia Delta II serie e Dedra e Alfa Romeo 155. Un elemento robusto e funzionale e non troppo pesante, anche se non molto raffinato nelle sospensioni, che all'avantreno McPherson abbina un retrotreno a bracci longitudinali tirati, più adatto a un veicolo commerciale che a un'auto sportiva.

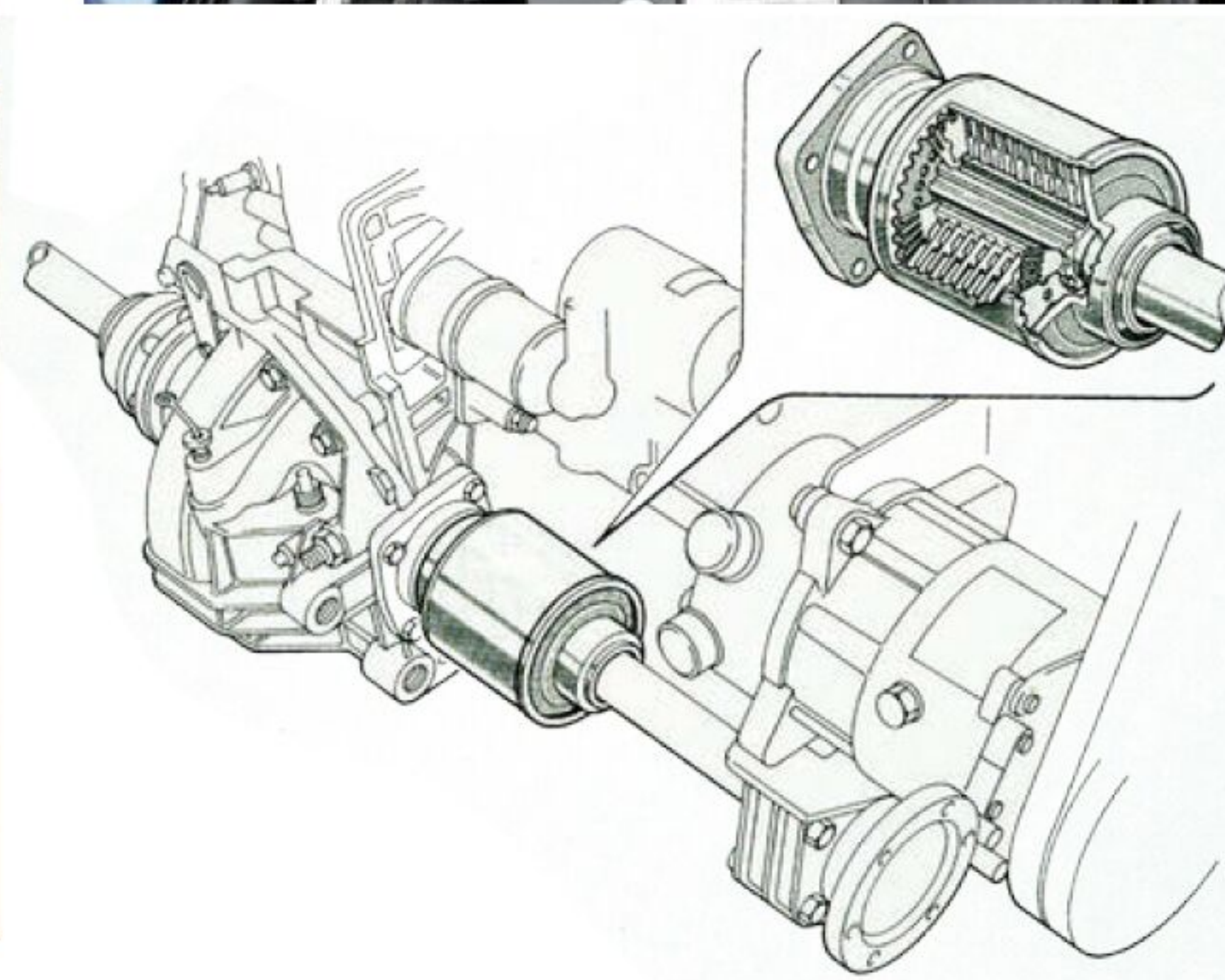
Davvero riuscita la coda, muscolosa nelle proporzioni e con gli iconici fanalini incassati nella carrozzeria

Gruppi ottici con plexiglass bombati e tappo del carburante in metallo a vista sono alcuni dei vezzi stilistici di un modello che rimarrà nella storia.

Il pianale è condiviso con Fiat Tipo e Tempra, Lancia Delta II Serie e Dedra e Alfa Romeo 155

Inconfondibile il cosiddetto "cofango", che include appunto cofano e parafanghi.

Esplosiva

Le versioni sono due: aspirata e turbo, ognuna disponibile in allestimento "base" o "Plus"; il motore è l'apprezzato quattro cilindri due litri da circa 140 CV, con due contralberi di equilibratura nel basamento, già montato sulla Croma 16V, mentre la versione sovralimentata da 190 CV è praticamente la stessa della Lancia Delta HF Evoluzione e quindi può vantare a suo credito una carriera sportiva con pochissimi riscontri nella concorrenza.
Così, mentre le prestazioni delle aspirate sono soddisfacenti, quelle delle turbo sono esplosive, con meno di sette secondi per lo zero-cento e 238 km/h circa di velocità rilevata (a fronte dei 225 km/h dichiarati); in accelerazione il risultato è eclatante, con meno di sette secondi nel classico 0-100, tenuto conto delle furiose sgommate in partenza, inevitabili nonostante il differenziale a slittamento limitato "Viscodrive", montato di serie, ce la metta tutta per gestire cotanta forza.
La commercializzazione inizia a febbraio 1994 e i risultati sono molto buoni: la Fiat è indotta così ad aggiornare costantemente questo modello che, a marzo 1996, adotta, per una nuova versione d'accesso, il brillante motore 1.8 della neonata barchetta. L'idea non è malvagia ma la semplificazione delle finiture, con copri cerchi in plastica, l'ABS e il climatizzatore solo a pagamento e 150 kg in più rispetto alla spider, rendono questa versione da un lato un po' triste nell'aspetto e dall'altro non all'altezza delle sorelle come prestazioni.
Pochi mesi più tardi, in ottobre, è invece festa grande perché il due litri diventa il cinque cilindri con un contralbero d'equilibratura, visto poco prima sulle Lancia Kappa e sulla Fiat Bravo HGT; montando questa unità la Coupé compie un vero salto di qualità, aggiungendo alla brillantezza una fluidità di marcia ed una colonna sonora degna dei migliori sei cilindri.
L'aumento di potenza rispetto ai "quattro" non è decisivo nel caso dell'aspirato (+ 8 CV) mentre lo è sulla Turbo (+ 30 CV): un'auto già molto veloce diventa così un vero missile da oltre 250 km/h di velocità massima, ottenendo il titolo, ancor oggi imbattuto, di Fiat più veloce mai venduta.

La versione 16V Turbo è dotata di serie di differenziale autobloccante di tipo Viscodrive.

Le serie speciali

20V Turbo Limited Edition (1998)

Differisce dalla versione normale per: dischi freno forati, coperchio punterie e barra duomi di colore rosso, pinze freno di colore rosso, targhetta numerata sopra lo specchio retrovisore interno, alcuni componenti color grigio titanio (plancia, specchi retrovisori, base fari anteriori, cornici fari posteriori, tappo serbatoio, cerchi ruota), interni in pelle neri e rossi con inserti rossi su volante, pannelli porta, pomello cambio e leva freno a mano, sedili Recaro, avviamento motore a pulsante (rosso), kit aerodinamico formato da minigonne e baffi anteriori, tachimetro con fondoscala a 280 km/h, pedaliera sportiva in alluminio forato con poggiapiede sinistro.
I colori disponibili per questa serie sono quattro: Grigio Chrono; Nero; Rosso; Grigio Vinci.

20V Turbo Plus (1999)

Si differenzia dalla Limited Edition per i seguenti particolari: pneumatici maggiorati 225/45 con cerchi specifici a razze sdoppiate, strumentazione con fondini argento anziché nero, tasto avviamento motore satinato, sedili Recaro tutti neri con cuciture rosse oppure sedili normali in pelle rossa, airbag laterali inseriti negli schienali.
Oltre agli altri colori è disponibile a richiesta il Bianco Perla.

20V Turbo (2000)

Si differenzia dalla Turbo Plus per i seguenti particolari: fondini della strumentazione bianchi, pinze freni e coperchio punterie grigi, sedili standard rivestiti in tessuto specifico con scritta Turbo in bianco sotto gli appoggiatesta, kit aerodinamico a richiesta.

PRESTAZIONI RILEVATE

COUPÉ TURBO 16V

Potenza massima al motore
195,8 CV a 5.000 giri

Potenza massima alle ruote
139 CV a a 5.500 giri

Coppia massima al motore
30,5 kgm a 3.400 giri

Accelerazione 0-100 km/h
7,5 secondi

Accelerazione 0-400 metri
15,82 secondi

Velocità d'uscita
149 km/h

Accelerazione 0-1.000 metri
28 secondi

Velocità d'uscita
191 km/h

Velocità massima
230,3 km/h

Automobilismo gennaio 1994

Il pianale è lo stesso della Fiat Tipo, così come le sospensioni posteriori a bracci tirati.

La massima evoluzione arriva nell'ottobre del 1996 con la 20V Turbo, equipaggiata con il 5 cilindri sovralimentato da 220 CV di potenza massima.

Freni Brembo

Purtroppo i problemi in accelerazione sono ancora più grossi e così non si riesce ad andare sotto i 6,5 secondi nello 0-100, prodezza certo alla portata di questa vettura se soltanto fosse stata messa in condizione di scaricare a terra il suo vigore; rimane, e questo è uno dei suoi maggiori pregi, l'assoluta piacevolezza di guida nei rapporti intermedi, con sorpassi fulminei senza necessità di scalare marcia. Il tutto, accompagnato dal sound coinvolgente del motore, dalla stabilità a tutta prova, dal buon confort anche sulle lunghe distanze e dai consumi contenuti in rapporto alle prestazioni. L'impianto frenante in questa occasione riceve attenzioni particolari: sulla Turbo 20V sono montati dischi di diametro maggiorato e pinze in alluminio con quattro pistoncini, tutto Brembo, che riportano le aumentate prestazioni sotto controllo.
Pochi ma importanti i ritocchi all'interno, che vede il mobiletto centrale e i pannelli porta ridisegnati e l'adozione del climatizzatore automatico di serie sulle due litri; l'unico intervento esterno, a parte i cerchi da 16" di nuovo e più banale design, è invece il restyling della calandra che passa da un disegno a griglia a uno a listelli orizzontali.
Nel 1999, grazie all'adozione del V.I.S. (fasatura variabile lato aspirazione), il motore aspirato arriva a sviluppare 154 CV e dà vita a una versione poco venduta ma molto equilibrata che, in allestimento Plus, diventa forse la migliore in assoluto se non si è guidatori assatanati.
Per questi, che hanno sempre rappresentato una percentuale rilevante della clientela, la Fiat offre contemporaneamente una prima versione speciale, denominata 20V Turbo Limited Edition (di cui parliamo più diffusamente a parte), che presenta la novità del cambio a sei rapporti. Se esiste un motore al mondo che poco necessita di questa soluzione è proprio questo elastico e inesauribile cinque cilindri sovralimentato ma, insomma, al marketing occorre pagare sempre uno scotto: quindi ecco questo sesto rapporto, aggiunto sic et simpliciter agli altri cinque, per poi accorciare il rapporto al ponte: ci sembra una soluzione alquanto cervellotica e superflua.
Da ora in avanti comunque sarà presente anche sulle serie speciali che seguiranno, per accompagnare la Coupé fino al 2000, quando è tolta di produzione dopo 72.762 esemplari costruiti. Il vuoto che lascia è lancinante e non ancora colmato. Il modello quindi, dopo brevissima parentesi a rischio rottamazione, sta rapidamente diventando di interesse collezionistico. **A**

In accelerazione la 16V Turbo paga lo scotto della trazione anteriore: in occasione della prova di Automobilismo, ha comunque replicato i 7,5" dichiarati sullo 0-100 km/h.

SPORT

Gli eroi del deserto

Come ogni anno, ad aprire la stagione dei motori è il rally raid più famoso al mondo: la Dakar. Ai nastri di partenza 137 moto, 153 auto suddivise in categorie, 46 camion, 10 quad, 80 veicoli classici e 10 veicoli della Dakar Future

DAKAR

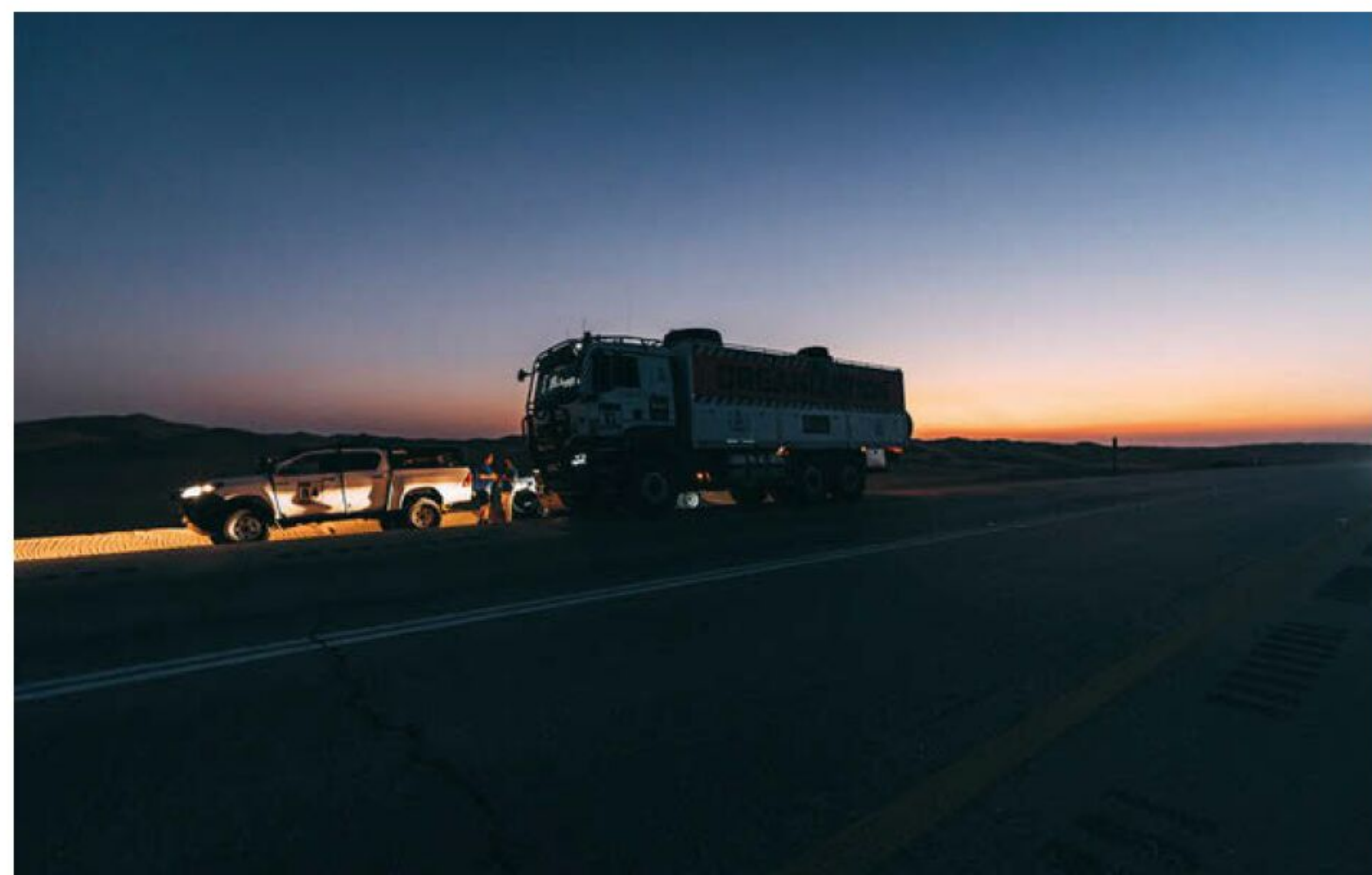
tempo
di lettura
4'48''

Gennaio è il mese dei buoni propostiti, si inizia il nuovo anno con la volontà di andare in palestra, mangiare sano, sistemare tutta la casa ed essere delle persone migliori. Per gli appassionati dei motori, come noi, è invece il mese in cui si corre una delle competizioni più attese e massacranti al mondo: la Dakar. La quinta edizione del rally raid per eccellenza si svolgerà dal 5 al 19 gennaio 2024 in Arabia Saudita, con partenza dalla millenaria città di AlUla patrimonio dell'Unesco.

Ogni anno la Dakar pone sempre più attenzione verso la sostenibilità. Raccolta differenziata al bivacco e attenzione agli sprechi

Occhi puntati sulla nuova Audi RS Q e-tron (sopra) che punta alla vittoria assoluta con tre equipaggi ufficiali, tra cui quello di Carlos Sainz e Lucas Cruz

Vietato sbagliare

Come ogni anno, a darsi battaglia ci saranno camion, auto, quad e moto, guidati da equipaggi pronti a tutto per raggiungere il traguardo sempre a gas spalancato. Non è esattamente un'impresa semplice riuscire a portare a termine una gara che non lascia spazio né all'errore umano, né a problemi meccanici. Prima di queste due settimane di sfida per gli equipaggi, ci sono dietro tanta preparazione e studio per arrivare preparati ad affrontare una vera e propria maratona motoristica. Nulla può essere lasciato al caso, sia dal punto di vista della preparazione fisica, che per quanto riguarda la messa a punto dei veicoli impegnati in gara. Il percorso dell'edizione 2024 coprirà una distanza totale di 7.891 chilometri, di cui 4.727 cronometrati.

Una nuova sfida

Una grande novità che porta in dote questa edizione è la tappa della durata di 48 ore. Per due giorni infatti i piloti affronteranno un anello con 600 chilometri di dune, diviso tra auto e moto, senza poter usufruire di assistenza. Alle 16 del primo giorno tutti imperativamente si dovranno fermare e raggiungere uno degli otto bivacchi allestiti lungo il percorso dove mangeranno e dormiranno. Durante la pausa non avranno accesso alle classifiche, al telefono, e ovviamente senza assistenza. La ripartenza è fissata alle 7 del giorno dopo e bisognerà coprire la distanza che mancherà ad ognuno per terminare la tappa.

Mission 1000

Il programma Dakar Future ha fatto molta strada da quando è stato lanciato nel contesto della Dakar 2021. Il 2030 si avvicina sempre di più e l'obiettivo di vedere i mezzi impegnati in gara alimentati da energie alternative deve essere raggiunto. La sfida Mission 1000 rappresenterà uno stimolo per questa grande ambizione. Ma in cosa consiste la Mission 1000? Si tratta di un percorso di 1.000 km complessivi, separato e fuori classifica rispetto le tappe del rally, in cui i costruttori possono sperimentare e scoprire quali siano le tecnologie più interessanti per la mobilità del futuro. I dieci veicoli che si imbarcheranno in questa grande sfida, faranno la loro prima apparizione all'inizio del prologo ad AlUla. Sebbene non si tratti di una vera competizione, sono stati definiti diversi criteri di valutazione per mettere alla prova i veicoli e tenere gli equipaggi sulle spine. Per la Mission 1000 sono stati selezionati tre tipi di motore: tecnologia completamente elettrica, a idrogeno, oppure ibrida. I partecipanti dovranno completare l'intero percorso per un totale di 100 punti in palio e perderanno punti per ogni fase non completata. Ai veicoli verranno assegnati punti non solo in base al tempo finale fatto segnare. Se, per esempio, l'equipaggio ha concluso il percorso in Modalità Eco, non si otterranno punti, in modalità Normale si avranno invece 5 punti bonus, mentre in Sport i punti sono 10. Altri punti si otterranno nello sprint sui 100 metri con partenza da fermo: al primo classificato di ciascuna categoria (auto-moto) verranno assegnati 10 punti bonus. Gli equipaggi dei dieci veicoli iscritti alla Missione 1000 avranno inoltre la possibilità di raccontare e di spiegare i segreti dei loro veicoli sui social media della Dakar: ogni fine settimana i fans potranno votare per il loro progetto preferito e far guadagnare altri 5 punti ai più acclamati dal web.

Ford (sopra) porterà alla Dakar il nuovissimo Ranger T1+ frutto del lavoro del team congiunto Ford Performance, M-Sport e NWM

Nessuno spreco

La Dakar è da 4 anni che lavora per ridurre lo spreco alimentare. Viene organizzata la ridistribuzione del cibo non consumato nel bivacco, che viene donato ad un'associazione locale, l'Eta'am, sostenuta dalla Saudi Food Bank. Ma il riciclo non si limita solo agli alimentari: anche le scorte di abbigliamento in eccedenza dell'organizzazione vengono offerte ai ragazzi assistiti dall'Help Center o regalati ai volontari che lavorano per Eta'am. Quest'anno è prevista anche la donazione di parka, giacche di pile e tende all'associazione francese Entourage che opera per aiutare le persone che non hanno un tetto sotto cui dormire.

Una Dakar sempre più green

Ogni anno, la Dakar ha intensificato le azioni responsabili presso i bivacchi, lavorando in particolare sulla decarbonizzazione delle fonti energetiche, nonché sulla raccolta e sulla differenziazione dei rifiuti. Presso il bivacco sono predisposte iniziative di mobilità sostenibile con una flotta di scooter elettrici, viene utilizzato il biocarburante per alcuni generatori utilizzati dagli organizzatori e ci sono generatori ad energia solare per alimentare parte dell'illuminazione. L'obiettivo a medio termine è che il bivacco sia completamente privo di emissioni di carbone.

Raccolta differenziata anche in mezzo al deserto

Da diversi anni, la gestione dei rifiuti prevede l'installazione di contenitori adeguati per la raccolta differenziata (alluminio, plastica, cartone e carta). Nell'edizione 2023, l'utilizzo della plastica è stato ridotto dell'82% nella ristorazione, sono stati infatti ordinati 159.250 utensili e contenitori in legno. Per i rifiuti speciali, come gli oli esausti, è stato predisposto un "punto verde" di raccolta al fine di preservare il terreno e consentirne il trasporto verso impianti di trattamento specializzati. In qualità di partner della Dakar, BF Goodrich lavora per recuperare e riciclare gli pneumatici e ha anche lanciato la campagna "Clean Desert" al termine dell'ultima speciale del rally, in collaborazione con un'università locale. Inoltre, il bivacco viene sistematicamente pulito subito dopo che la carovana si è spostata verso la destinazione successiva.

Le categorie in gara

Alla Dakar 2024 partecipano complessivamente 778 concorrenti, inclusi piloti e squadre, che si sfidano utilizzando 137 moto, 153 auto di diverse categorie, 46 camion, 10 quad, 80 veicoli classici e 10 veicoli Dakar Future. **A**

MOTOCICLISMO

KTM **1390 super duke R evo**

Ad affiancare la 1390 Super Duke R al top di gamma ci sarà la 1390 Super Duke R EVO. Le due moto differiscono solo per le sospensioni. La versione standard utilizza un pacchetto "analogico" e sfoggia una nuova forcella WP APEX a cartuccia aperta con steli da 48 mm e funzioni separate, completamente regolabile e con 125 mm di escursione. Aggiornato anche il monoammortizzatore WP APEX con serbatoi separati per gas e olio, tutto regolabile con registri separati per la compressione alle alte e alle basse velocità: il relativo registro DCC (Dual Compression Control) è stato rivisto. La 1390 Super Duke R EVO sfodera invece sospensioni semiattive elettroniche. La tecnologia utilizzata è la SAT (Semi-Active Technology) di WP: agendo su valvole magnetiche, la centralina adatta in tempo reale lo smorzamento alle caratteristiche del fondo stradale e allo stile di guida del pilota. Tutti i settaggi si possono controllare dal display TFT, impostando una delle cinque modalità (Auto, Comfort, Rain, Street e Sport). A queste si possono aggiungere le modalità Performance e Track, che vengono "sbloccate" acquistando il pacchetto opzionale Suspension Pro. Quest'ultimo permette alla sospensione di calcolare e adeguare automaticamente il precarico, in base al peso del pilota, per ritrovare uno dei tre assetti predefiniti, con le relative geometrie: auto-standard, auto-low, auto-high. Il pacchetto Suspension Pro offre anche le funzioni Anti-Dive, che irrigidisce la forcella nelle frenate più aggressive, e Factory Start.

Disponibilità: gennaio/febbraio 2024
Prezzo: 24.530 euro indicativi c.i.m.

BMW **R 12 option 719**

La R 12 è disponibile in due colorazioni senza sovrapprezzo, una in bordeaux metallizzato e nero, una tutta in nero metallizzato. C'è poi una terza variante, a pagamento, denominata Option 719, nella foto qui a fianco. Questa opzione porta in dote anche sella monoposto, manubrio color oro e coperchi valvole fresati (come del resto specchietti, comandi a pedale e altri componenti). Non sono invece compresi, nemmeno nell'allestimento Option 719, gli spettacolari cerchi a raggi color oro (optional), adatti a pneumatici tubeless. Facile immaginare le tante possibilità di personalizzazione della R 12, con accessori appaganti per l'occhio oppure pensati in chiave turistica (come il parabrezza nella foto in alto). La R 12 è disponibile anche in versione depotenziata a 47,6 CV, quindi guidabile con patenti A2.

Disponibilità: primo quadrim. '24
Prezzo: n.d.

ROYAL ENFIELD **SHOTGUN 650**

È spinta dal bicilindrico parallelo di 648 cc, da 47 CV a 7.250 giri/min. e con un picco di coppia di 52,3 Nm a 5.650 giri/min. Gran parte della ciclistica è in comune con la sorella Super Meteor 650. Ritroviamo infatti il telaio tubolare, che sfrutta il motore come elemento di irrigidimento, e il forcellone a doppio braccio, entrambi in acciaio. La sospensioni rimangono Showa, con il doppio ammortizzatore posteriore regolabile nel precarico e la forcella a steli rovesciati da 43 mm, non regolabile. I primi sono più lunghi rispetto a quelli della SM, la forcella è più corta, di ben 40 mm. Cambiano i cerchi (da 18"-17"), il manubrio, qui più largo e più basso, la sella, più alta dal suolo (795 mm), e le pedane, poste in posizione centrale. 13,8 i litri di capacità del serbatoio, 240 i kg di peso in o.d.m.

Disponibilità: gennaio 2024
Prezzo: n.d.

DUCATI **Panigale V4 Bagnaia 2023 World Champion Replica**

È ispirata alla livrea più esclusiva della stagione 2024, il Giallo Ducati con cui le DesmosediciGP del Team Ducati Lenovo hanno corso il GP di San Marino e della Riviera di Rimini a Misano. Il giallo diventa il colore dominante della moto e viene attraversato da blocchi e linee in nero, rosso e bianco, creando una combinazione che rende omaggio alla storia della Casa di Borgo Panigale nel mondo delle competizioni. La serie è limitata a 263 esemplari.

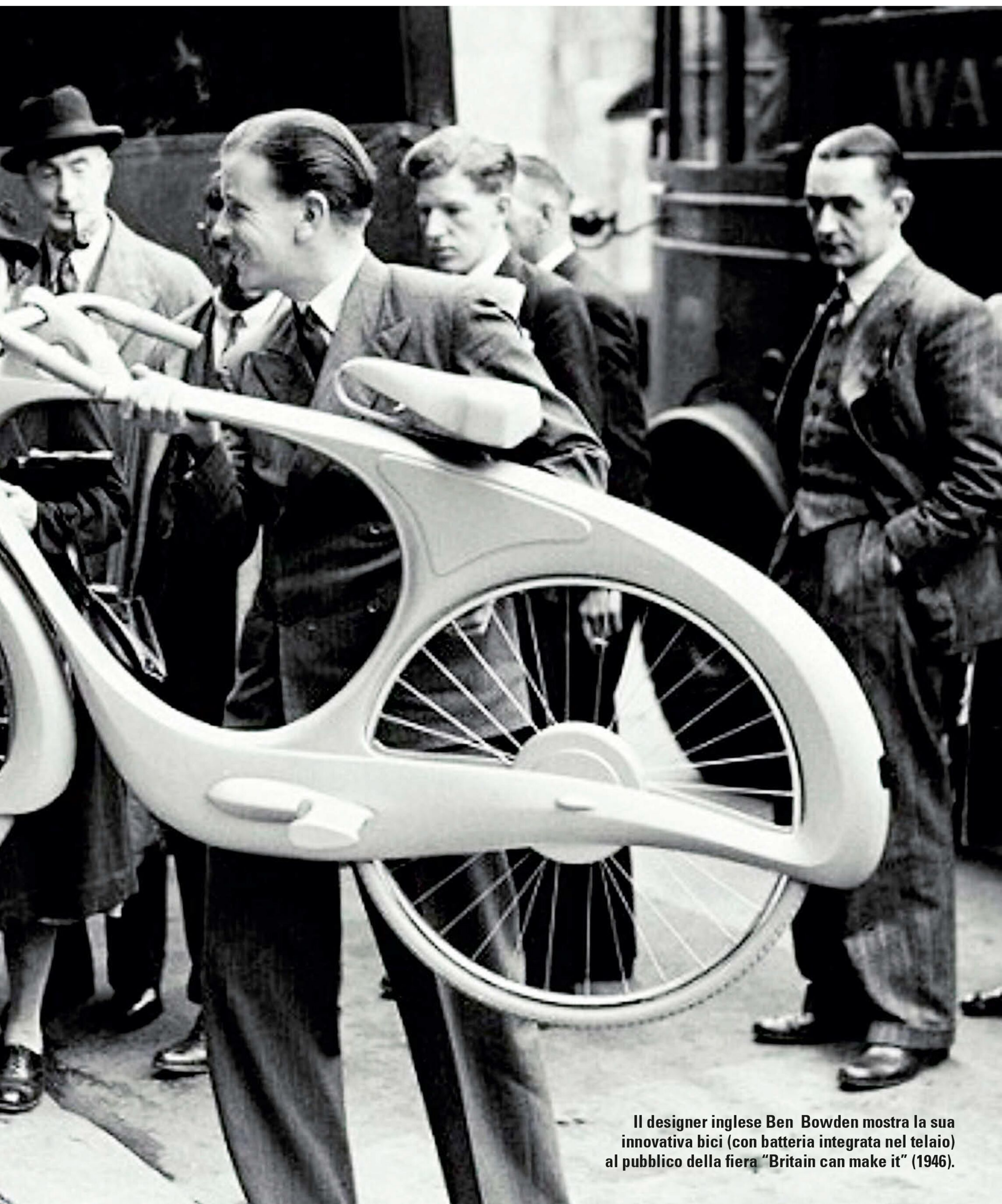
Disponibilità: primavera 2024
Prezzo: 73.250 euro indicativi c.i.m.

e-bike

Quando e come nasce l'e-bike

Alla prima bici elettrica, che risale all'Ottocento, sono seguiti innumerevoli progetti di inventori eclettici che hanno posto le basi per lo sviluppo di quella che diventerà la moderna e-bike

La bici a pedalata assistita appare una seducente novità seppur la sua storia abbia origini remote non dissimili da quella della motocicletta. A firmare la prima bici con la scossa è Louis-Guillaume Perreaux con la variante elettrica della Vélocipede à Grande Vitesse, modello considerato da molti il primo motociclo della storia nella versione con motore a vapore del 1869. È un periodo nel quale eclettici inventori concepiscono cicli eccentrici come il tandem inglese della Humber con quattro accumulatori collegati in serie al centro del telaio o i più noti modelli creati da Ogden Bolton Junior e Hosea Libbey. Una bici con motore nel mozzo posteriore e batterie allacciate al tubo orizzontale la prima e una creazione innovativa con unità e accumulatori al centro del telaio la seconda. Modelli poco amati dagli estimatori della "velocità" che preferiscono le emergenti proposte con motore a scoppio rispetto a cicli con pesanti batterie a piombo poco efficienti e pericolose in caso di caduta. Più fortuna hanno le realizzazioni tra le due guerre. La tedesca Heinzmann avvia la produzione di motori elettrici per bici e moto, attività ancora oggi vivida, seppur le applicazioni nel tempo siano rimaste sconosciute. Il colosso Emi Philips ricorre il sogno elettrico prima (1932) alleandosi con l'azienda di cicli

Nel secondo dopoguerra una delle invenzioni più avvenieristiche della storia delle e-bike

Il designer inglese Ben Bowden mostra la sua innovativa bici (con batteria integrata nel telaio) al pubblico della fiera "Britain can make it" (1946).

1884

“VÉLOCIPEDE À GRANDE VITESSE”

La prima bici della storia con motore, nella foto la versione a vapore. Esisteva anche elettrica.

1897

HUMBER, IL TANDEM ELETTRICO

Venne utilzzata nel 1899 nel Bol d’Or, una gara di ciclismo su pista a Parigi. Era equipaggiata con quattro batterie.

1932

L’INGRESSO DI PHILIPS

Il colosso olandese Philips e il costruttore di bici Simplex realizzano insieme questa e-bike, che aveva una batteria da 12 Volt.

1960

LA “CLASSIC” DI BOWDEN

È esposta al Brooklin Museum di New York. Progettata nel ‘46, è entrata in produzione nel 1960 e costava 89,50 dollari.

1970

ELECTRA, LA “E-BIKE” PESANTE

La pecca di questa e-bike-motociclo era il peso di 67 kg (la batteria ne pesava 30).

1993

YAMAHA PAS, LA SVOLTA

La prima e-bike a pedalata assistita. Pesava 31 kg e aveva un’autonomia di circa 20 km.

1970

LA ELECTRA MADE IN GERMANY

Electra della tedesca Solo montava un motore Bosch da 750 W e due batterie da 12 V. Venduta per corrispondenza, costava 1.100 marchi e raggiungeva 24 km/h.

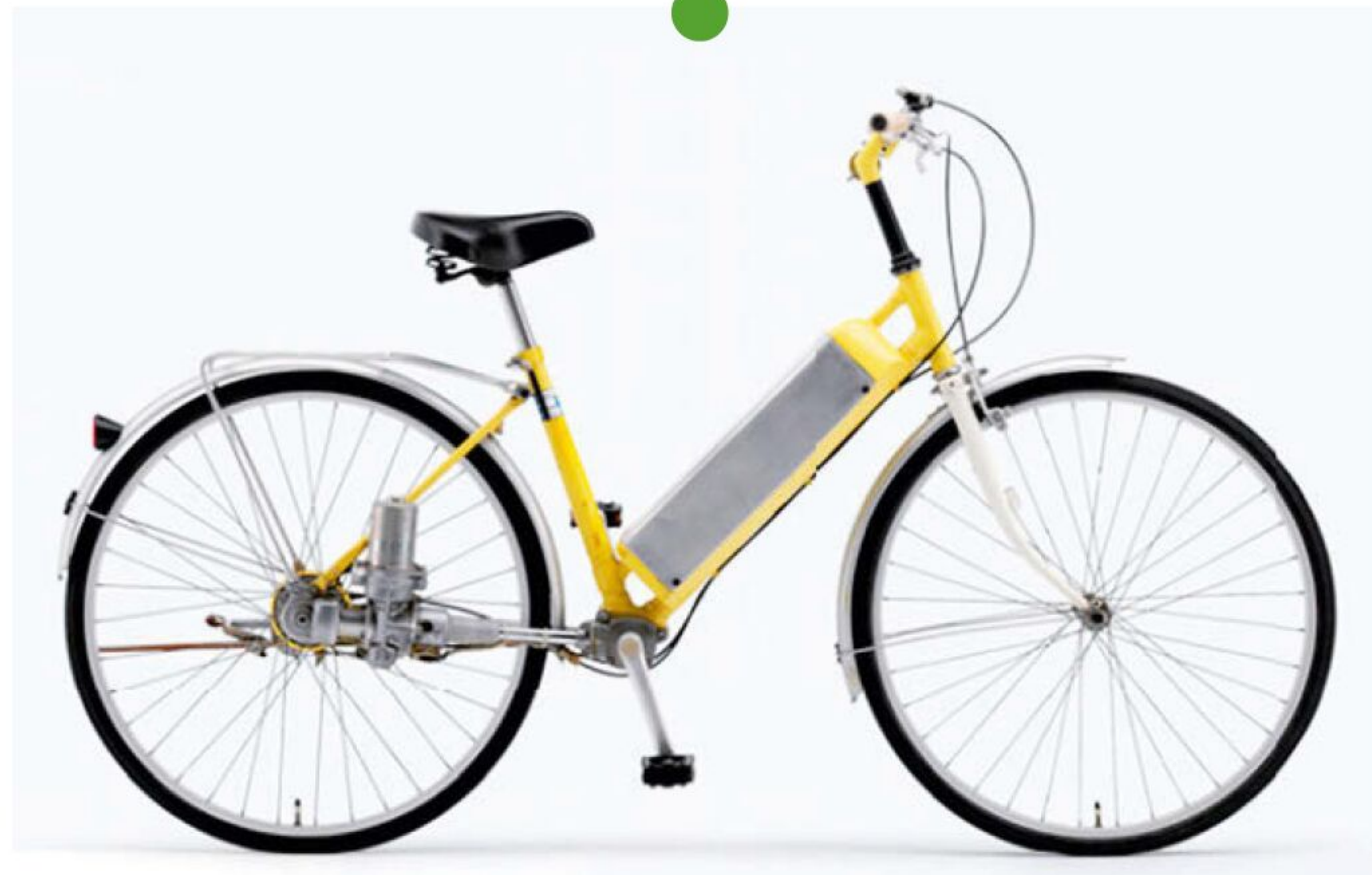
1989

PROVE TECNICHE DI E-BIKE

Il prototipo della prima bici PAS (Pedal Assist System), con pedalata assistita, realizzato da Yamaha nel 1989 e commercializzato nel 1993.

Simplex, poi (1937) con l'olandese Gazelle, realtà che offre una gamma e-bike ancora oggi. Gli assemblaggi superano di poco il centinaio, stesso traguardo raggiunto dalla Junker con il suo pesante esemplare del 1933 (50 kg senza batterie) che richiede un giorno di ricarica per avere 40 km di autonomia. Più scalpore suscita il GoBike, un carrellino con batterie e motore da agganciare ai foderi della bicicletta per trasformarla da muscolare a elettrica. Un kit creato dall'americana LeJay che deve il suo successo all'impoverimento della popolazione dovuto al crollo della borsa di Wall Street nel 1929 rendendo l'auto un bene di lusso.

La bici del futuro di Bowden

Il secondo dopoguerra si apre con uno dei cicli più avveniristici della storia con la scossa. È la Classic progettata dal designer Benjamin George Bowden e svelata al Britain Can Make It, la fiera organizzata a Londra per ridare slancio a un'economia disastrata dal conflitto. Un modello ribattezzato "Bicycle of the Future" per le innovazioni introdotte: il telaio aerodinamico in alluminio pressato ha all'interno le batterie, mentre nel mozzo della ruota posteriore c'è una dinamo per generare energia in discesa e rilasciarla in salita per assistere alla pedalata. L'entusiasmo induce il re Farouk I d'Egitto a ordinarne sei esemplari e altri a seguire il suo esempio. Il futuro della Classic, però, è sfortunato: I produttori inglesi, infatti, la ritengono troppo costosa da produrre, un investitore sudafricano interessato rinuncia per i disordini sociali esplosi nel paese e l'imprenditore americano Joe Kaskie la realizza con il nome Spacelander, ma con carena in fibra di vetro e senza il sistema elettrico. Con la fine del sogno di Bowden svanisce anche l'interesse per i cicli, relegati a margine della mobilità dall'avvento della motorizzazione di massa.

L'inizio dell'era moderna

A ridare vigore alle due ruote elettriche è il boom del prezzo del greggio generato dalla crisi petrolifera del 1973. La Cina avvia il programma per la mobilità elettrica che sul finire del secolo porterà a una produzione di decine di migliaia di e-bike, ma altri progetti per le due ruote a batterie nascono anche altrove. I più noti sono la Solo Electra, e-bike con 100 km/h di autonomia ma un peso eccessivo (67 kg), e una Panasonic con batterie dietro il tubo verticale e le sembianze di una moderna e-bike. Il periodo è fervido, soprattutto di progetti alla base delle future produzioni. La Kinzel sviluppa il primo sistema compatibile con un cambio posteriore e Charles Davidson e Peter Leighton brevettano di un kit con motore nel movimento centrale e privo di attriti quando si pedala con l'unità spenta che attira l'interesse di Bosch. Altre innovazioni arrivano da Egon Gelhard e Amedeo Restelli. Il tedesco crea un motore elettrico nel mozzo della ruota posteriore in grado di funzionare insieme alla pedalata o in modo indipendente, l'italiano un'unità nel mozzo anteriore con un'insolita trasmissione a 2 marce. Alla fine degli anni '80 arrivano anche le prime batterie al Nichel-Cadmio di Sanyo, più leggere e prestanti, e un sistema molto simile all'attuale pedalata assistita, EOV (Electronic Varable Overdrive) di Michael Kutter. La svolta, però, giunge nel 1989 dal Giappone con il deposito del brevetto Pedal Assist System (PAS) da parte di Yamaha. È la tecnologia che eroga l'assistenza in combinazione con la pedalata alla base delle odierne e-bike e che ha prima applicazione sulla PAS, modello del 1993. Negli anni a venire arrivano le batterie al Nichel-Cadmio, al litio e i kit con due livelli di assistenza, mentre in Europa la Flyer realizza la prima e-bike prodotta in serie. È il 1995 e la rivoluzione elettrica è solo all'inizio. A

La vera svolta arriva dal Giappone nel 1989, con il deposito del brevetto PAS (Pedal Assist System) da parte di Yamaha

ITINERARIO

PIEMONTE

MOTTARONE

Punto più alto raggiunto
1.440 m

Lunghezza versante Ovest
Ovest **8 km**

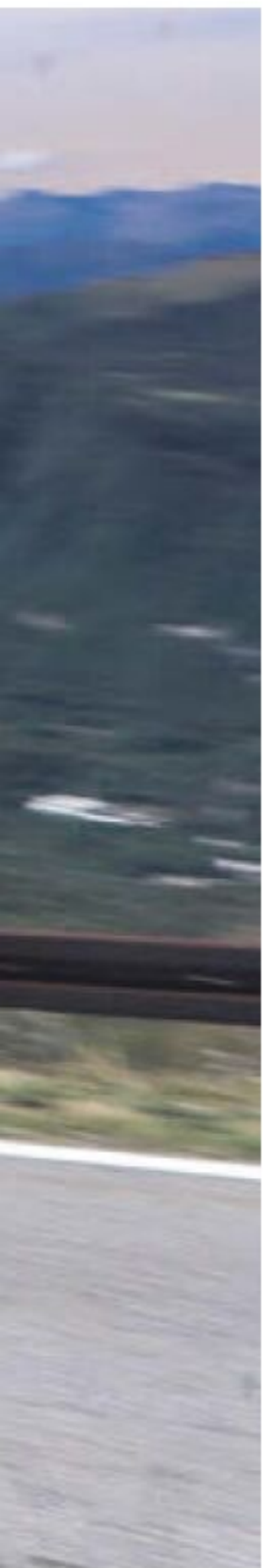
Lunghezza versante Est
Est **21 km**

Dislivello versante Ovest
Ovest **137 m**

Dislivello versante Est
Est **1.273 m**

Quota Casa della Neve
1.424 m

Il monte panettone

Viene definito come "montagna dei milanesi", la sua fama però sarà legata per sempre alla tragedia della funivia precipitata. Ma resta una meta panoramica molto appagante, ovviamente anche per chi ama la guida

tempo di lettura
5'28''

Quando si parla del Mottarone il primo pensiero va alla tragedia della funivia del 2021, ma questo luogo è il migliore spot da mtb a portata dei milanesi (dai piani alti della città, con un binocolo, si vedono gli alberghi della vetta). Chi scrive ha imparato a sciare proprio lì sopra: il termine "Panettone", con cui lo sento apostrofare da quando sono piccolo, è riferito alla sua forma, ma viene in genere riferito a posti dove sciare è molto facile, come sulla cupola di un panettone, appunto. È da tutta la vita che associo a questo posto solo cose piacevoli: le sciate, le discese in MTB, le albe sopra il Lago Maggiore, i tramonti sopra il Lago d'Orta e il Monte

Rosa, le cioccolate calde e la raclette della Casa della Neve, le traversate in auto o in moto da un lago all'altro, le cene all'Idrovolante di Stresa con gli amici della bici, le merende nello stranissimo Mirapuri di Michel Montecrossa a Coiromonte, i bagni nel Verbano e le corse con l'alpyland, il bob su rotaie. Tutto questo è finito? No, ovvio, ma dal 2021 in poi avremo sempre un pensiero per l'orrore che quelle persone hanno provato nei secondi passati mentre la cabina andava all'indietro, senza che i freni entrassero in azione.

Belle Époque

La parola Mottarone deriva da Monte Rotondo, toponimo con cui questa montagna veniva indicata su una mappa del 1770. E tale nome deriva, appunto, dalla sua forma a panettone. Già nel Quattrocento, i Visconti avevano dato come feudo una parte del Lago Maggiore, Mottarone compreso, alla famiglia Borromeo, che ha tuttora quelle proprietà (comprese le isole Borromee, la Villa Pallavicino e la Rocca di Angera). Il nostro "panettone" era sfruttato soprattutto come pascolo per l'allevamento. In alto era stata edificata una chiesa, Sant'Eurosia, per permettere ai pastori di andare a messa senza perdere quota, altrimenti lassù non c'erano edifici. Le cose cambiarono quando, a metà Ottocento, per timore che gli austriaci si prendessero gli animali – si parla di almeno 2.000 mucche – questi vennero spostati nelle campagne di Torino. A quel punto un avvocato, Orazio Spanna, intuì che quella montagna sarebbe potuta diventare una meta turistica di peso e riuscì a convincere il Club Alpino Italiano e una famiglia di albergatori valsesiani, i Guglielmina, a costruire un albergo di lusso sulla vetta, il Grand Hotel Mottarone, che venne inaugurato nel 1884. Stresa, sul Lago Maggiore e Orta San Giulio, sul Lago d'Orta erano già meta di un turismo elitario e quest'albergo ebbe lo stesso tipo di clientela: nobili di altissimo rango, ma alto veramente (la

I panorami sono meno spettacolari dalla parte del lago Maggiore perché spesso passano all'interno del bosco.

Un itinerario in cui non servono auto potentissime: la Mazda MX-5 è perfetta

famiglia reale!) ma anche artisti, come musicisti e pittori naturalisti. La cosa incredibile è che per arrivare a tale albergo era necessario farsi tutta la salita a piedi, da Stresa, per oltre 1.100 m di dislivello. Così, dapprima venne creato un servizio di navette usando carri trainati da buoi e poi, nel 1911, è stata costruita una linea ferroviaria: un trenino elettrico a cremagliera che saliva dal lago alla vetta in un'ora, con qualche sosta intermedia. Questo ha comportato la creazione di nuovi alberghi e di impianti sciistici, con un allargamento verso una clientela più popolare. Qui s'è svolta la prima gara di slalom gigante mai disputata in Italia, nel 1935. E il Mottarone è diventato la "montagna dei milanesi", che dicevano "andiamo a sciare sul panettone". Oggi il treno non c'è più, rimpiazzato nel 1963 dalla funivia, ma alcuni tratti della ferrovia sono talmente riconoscibili che una delle discese affrontate dalle mountain-bike si chiama "Il Trenino" e spacca le braccia, perché si deve galleggiare sui sassi smossi che stavano tra i binari. Inoltre la stazione di Fonte Vitaliana è rimasta in piedi ed oggi funziona come bar.

Due versanti... o uno?

Nella cartina vedete suggerito, come percorso, la traversata da Stresa a Orta San Giulio, seguendo il percorso del sole. Il motivo per cui andiamo da est a ovest è dovuto anche al fatto che dalla parte del Maggiore i panorami sul lago sono meno spettacolari che dall'altra parte perché spesso la strada sta dentro il bosco, per cui il colpo d'occhio spettacolare tanto vale averlo in discesa. Va però detto che molti appassionati di guida e bei panorami preferiscono farsi il solo versante ovest, avanti e indietro, perché non vogliono pagare i 10 euro del pedaggio alla famiglia Borromeo, tanto più che da quella parte l'asfalto è messo peggio e il panorama è meno spettacolare. Ma a noi non potete togliere il gusto della traversata, per cui ve lo racconta-

A destra, il Curvone Infinito a quota 1.340 m del versante occidentale, poco prima di incontrare la strada che sale da Stresa. Qui si corre il rally del Rubinetto.

Villa Crespi a Orta San Giulio è la sede di uno dei ristornati dello chef Cannavacciuolo

STRESA LUNGOLAGO **199**

FONTE VITALIANA **985**

CAMPING SETTE CAMINI

QUOTA **1.440**

1.340 CASELLO PEDAGGIO

VEDASCO **370**

CASELLO PEDAGGIO **895**

VEZZO **535**

BIVIO GIGNESE **665**

30 tornanti

SANTUARIO MADONNA DI LUCIAGO

ARMENO **541**

ORTA SAN GIULIO **319**

La strada del versante est è a pagamento, con tanto di casello.

MOTTARONE, PUNTO PIÙ ALTO DELLA STRADA **1.440**

CASELLO PEDAGGIO **1.340**

FONTE VITALIANA **985**

CASELLO PEDAGGIO **895**

CAMPING SETTE CAMINI **833**

SANTUARIO MADONNA DI LUCIAGO **907**

BIVIO GIGNESE **665**

VEZZO **535**

ARMENO **541**

VEDASCO **370**

ORTA SAN GIULIO **319**

STRESA LUNGOLAGO **199**

1.600 1.500 1.400 1.300 1.200 1.100 1.000 900 800 700 600 500 400 300 200 100 0

0 4 8 12 16 20 16 12 8 4 0

mo anche perché il previsto passaggio del Giro d'Italia, nel 2021, ha portato al rifacimento dell'asfalto. Intanto Stresa merita una bella sosta, essendo uno dei luoghi della Belle Époque. Gli alberghi dall'aspetto faraonico meritano una visita solo a guardarli da fuori, come il Regina Palace, il La Fontana, l'Aminta o il Grand Hotel des Iles Borromées. Poi ci sono le isole Borromee (Superiore, Bella e Madre), che andrebbero visitate una per una, specie la Bella, che sembra una nave e dove si trova lo spettacolare Palazzo Borromeo. Il primo tratto di strada è a rettilinei panoramici e tornanti fino a Gignese, paese molto grazioso, con una parte antica e tante villette/seconde case. Qui c'è il curioso museo dell'albergo. Dal paese si stacca la strada che porta in vetta, immettendosi su quella che sale da ovest a quota 1.340 m. Il casello si trova a circa 900 m. La strada è tutta dentro il bosco ed è divertente, alternando tornanti e curve ad esse. In località Fonte Vitaliana (985 m), oltre alla fontana e al citato bar ricavato dalla vecchia stazione, c'è anche un percorso avventura.

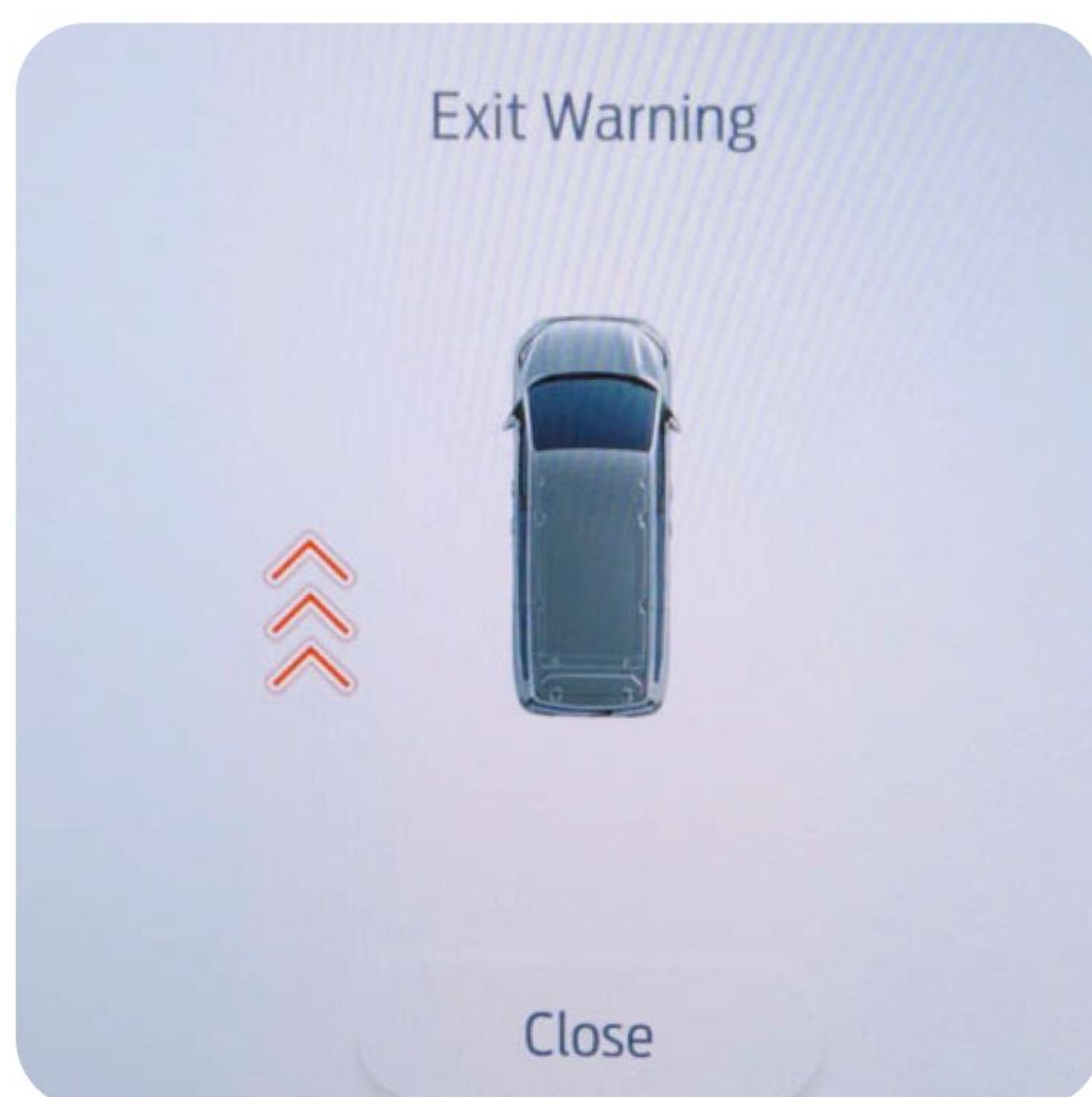
Come New York

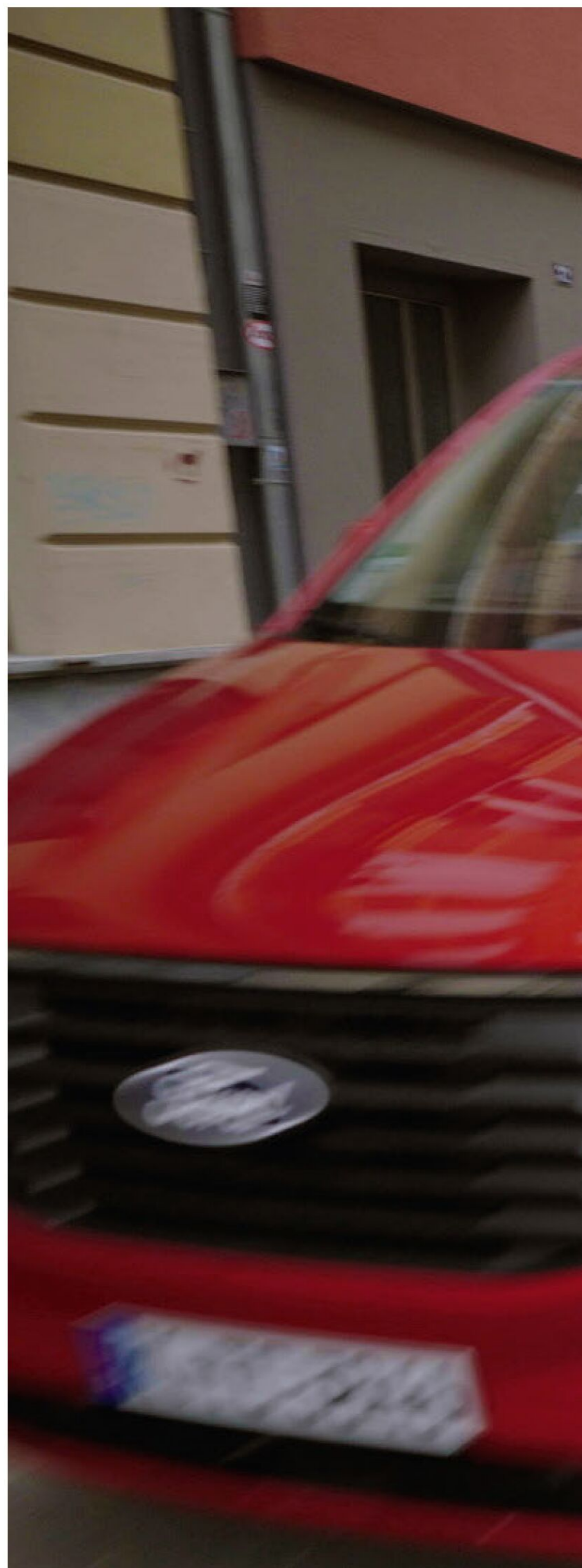
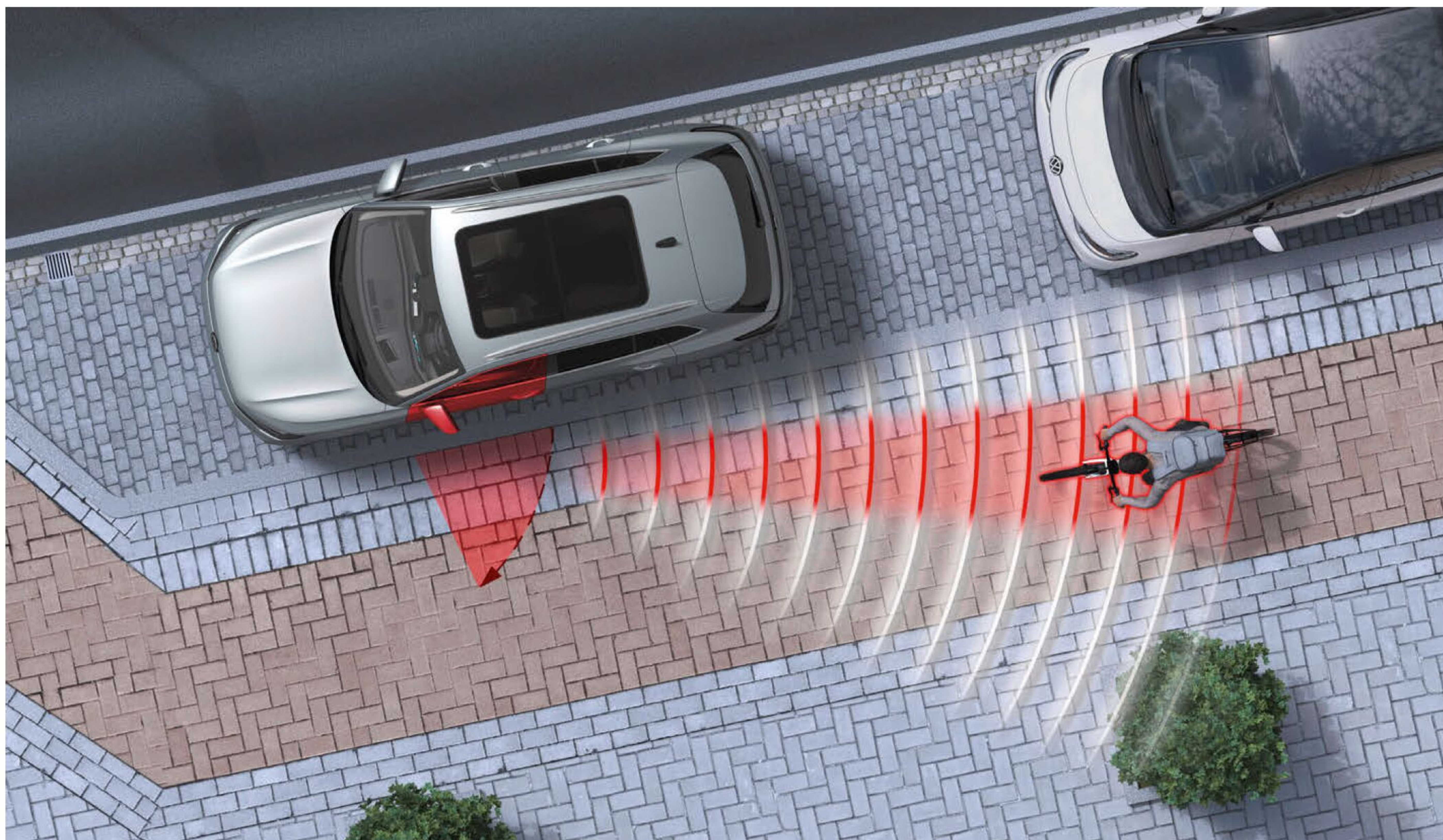
Quasi in cima c'è un percorso circolare, asfaltato, a senso unico, che gira intorno alla vetta (1.491 m) e ci sono diversi alberghi, che occupano tre zone. Una a quota 1.380, rivolta verso est, una a quota 1.420 che guarda a nord e poi c'è quella più panoramica, a 1.440 m sul mare, da cui si vedono i tramonti sul Lago d'Orta. Il gestore di un albergo della parte più bassa ci ha detto "Paragonando la cima del Mottarone a New York, dove sto io è il Bronx, dove sta la Casa della Neve è il Queens e la parte verso Orta è Manhattan". Francamente non abbiamo capito la battuta, visto che oltretutto dal suo albergo si vede l'alba sul Maggiore, ma avrà a che fare con dinamiche di relazioni sociali tra albergatori. Confessiamo che a noi piace il Queens, perché dalle camere della Casa della Neve si vedono tramonti pazzeschi sul Monte Rosa.
Anche il versante sud è fantastico se affrontato con un'auto sportiva, tanto che è la prova speciale del Rally automobilistico del Rubinetto, che si disputa in questa zona ogni anno. La discesa termina ad Armeno, ma vale la pena prolungarla fino a quel gioiello che è Orta San Giulio. **A**

SISTEMI DI SICUREZZA

Apriti sesamo

Exit Warning

Close

Ford e Volkswagen hanno messo a punto sistemi di sicurezza più evoluti per proteggere ciclisti e motociclisti in caso di incauta apertura delle porte delle auto. Ecco come funzionano

La vita di chi viaggia su due ruote è sempre più difficile, sia per il traffico in continuo aumento, sia per la distrazione di alcuni automobilisti che continuano imperterriti a utilizzare smartphone e sistemi multimediali durante la guida. In città si aggiunge poi il rischio di incappare in incauti automobilisti che aprono la porta per scendere dall'auto senza prima controllare che qualcuno non sopraggiunga da dietro, una situazione ancora più frequente alla luce dei numerosi furgoni utilizzati per le consegne in città. Proprio per questo Ford ha introdotto il sistema Exit Warning sul nuovo Transit Custom, un sistema che, utilizzando radar e sensori esterni, aiuta a identificare quando l'apertura della portiera potrebbe causare una collisione con un utente della strada in transito, attivando gli indicatori LED sugli specchietti retrovisori, oltre ad un avviso sul cruscotto. Per evitare continue e inutili attivazioni, il sistema entra in funzione solo quando gli altri utenti della strada superano la velocità di 7 km/h, fermo restando la possibilità di disattivare manualmente la funzione. Exit Warning funziona su entrambi i lati del veicolo, rivelandosi utile anche nei casi in cui il guidatore o altri passeggeri escano dal veicolo dalla porta del passeggero e i ciclisti si trovino sul marciapiede o su una pista ciclabile parallela alla strada. Nel corso del 2024 questo dispositivo equipaggerà anche altri veicoli Ford, anche perché si tratta di un sistema utilizzato dall'ente indipendente per la sicurezza Euro NCAP nell'assegnazione delle stellette per la valutazione della sicurezza di un veicolo.

Il sistema Ford entra
in funzione quando i veicoli
che sopraggiungono superano
la velocità di 7 km/h.

ID. 7 adotta il sistema Volkswagen più evoluto

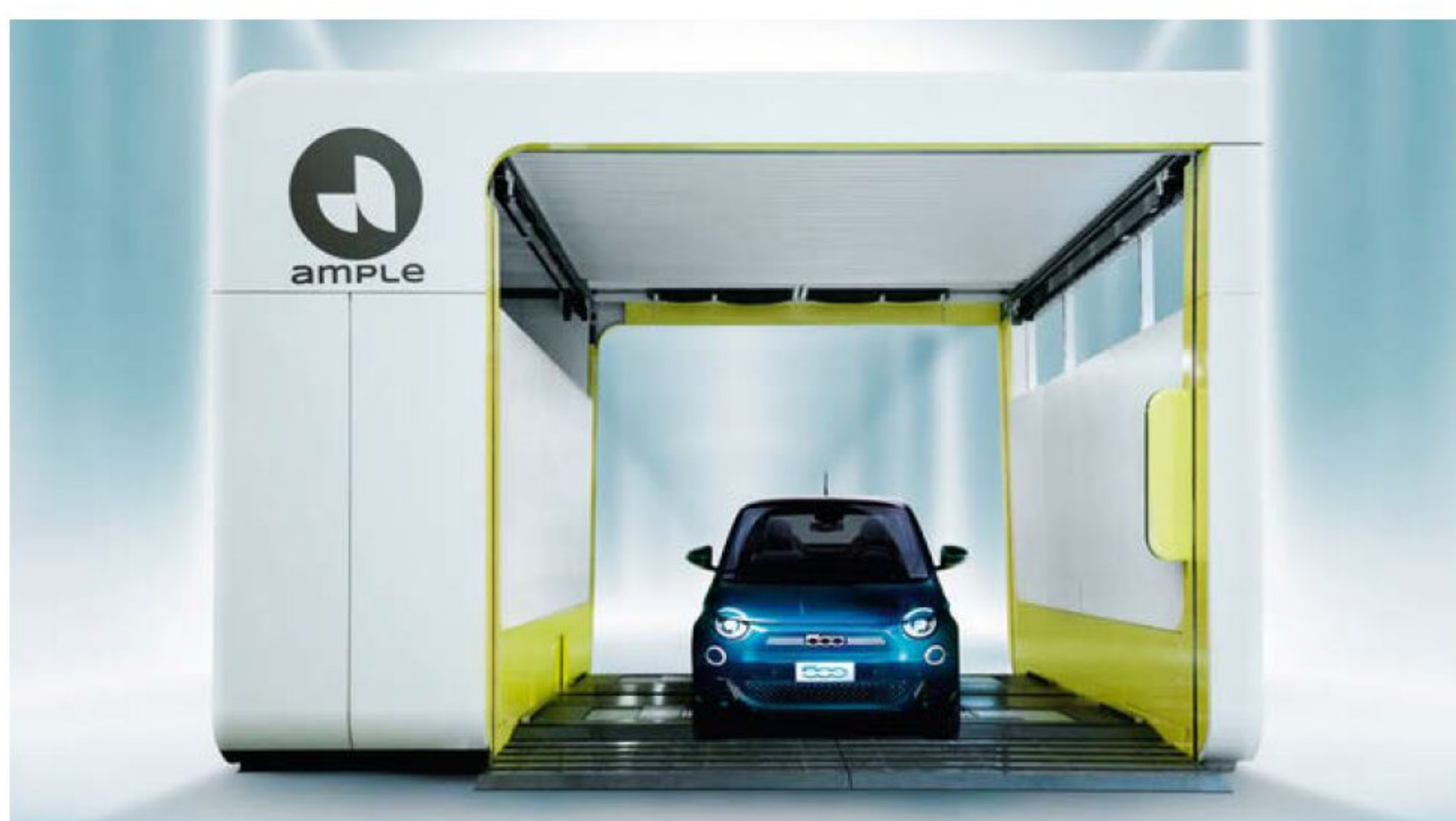
ID.7, la berlina 100% elettrica di Volkswagen adotta la versione più evoluta del sistema di assistenza Exit Warning, che scansiona l'area dietro la vettura tramite due sensori radar posteriori (a sinistra e a destra nel paraurti) e informa i passeggeri di un pericolo prima ancora che azionino la maniglia della portiera: se un utente della strada si sta avvicinando, una luce LED nello specchietto retrovisore esterno si illumina automaticamente come primo livello di avvertimento. Agendo comunque sulla maniglia, la porta corrispondente non si aprirà comunque per un breve periodo di tempo. Il sistema di assistenza rimane inoltre attivo per tre minuti dopo che la Volkswagen è stata parcheggiata e spenta, in modo da operare per tutti i passeggeri che scendono dall'auto. Simile il funzionamento del dispositivo montato su ID. 4 e ID. 5, con l'unica differenza che la luce a LED nello specchietto retrovisore esterno si attiva solo in caso di pericolo quando i passeggeri azionano una delle maniglie delle porte. Gli altri livelli di avvertimento, ovvero il segnale acustico nella rispettiva portiera e il ritardo elettronico di apertura, sono identici a quelli della ID.7. Anche il sistema della nuova Passat e della nuova Tiguan funziona in modo molto simile a quello della ID.7, ma la presenza di serrature meccaniche non consente di disporre della funzione aggiuntiva di ritardo nell'apertura delle portiere presente su ID.7. **A**

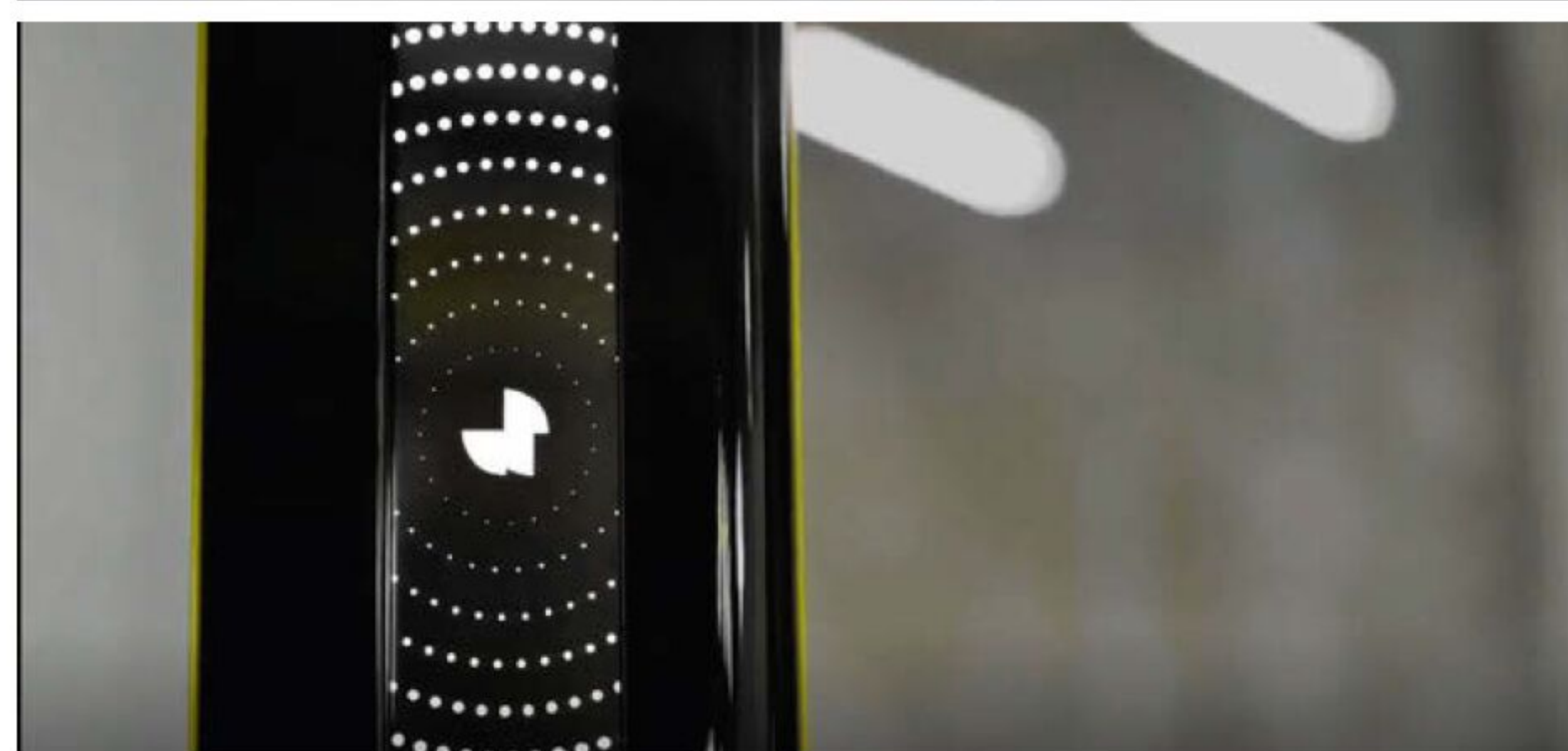
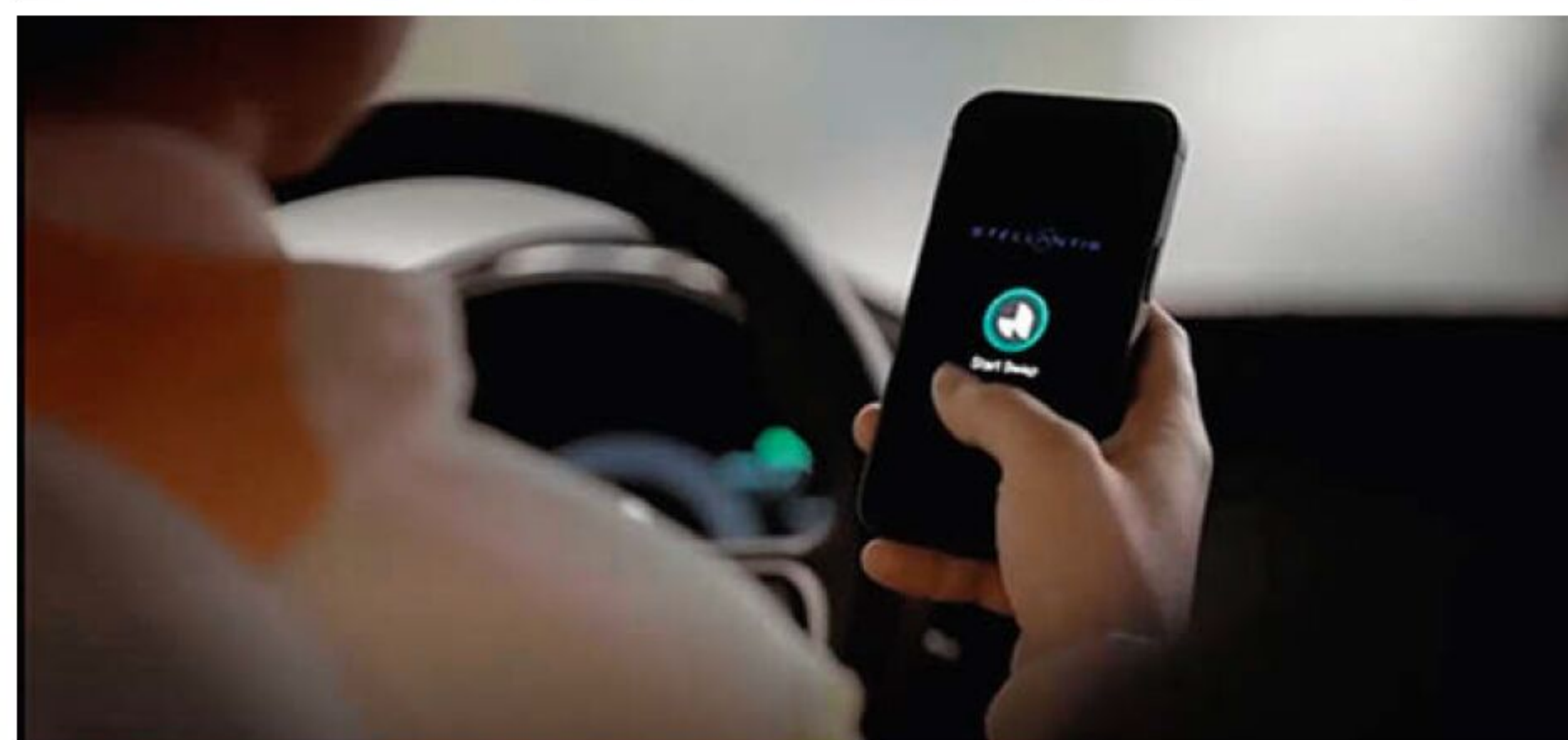
ID. 7, sopra a sinistra, e ID. 4, più a destra, adottano entrambe il sistema Exit Warning, ma quello dell'ammiraglia VW è più evoluto, visto che avvisa i passeggeri dell'arrivo di un veicolo ancor prima di azionare la maniglia della porta.

Il sistema Exit Warning influisce nell'assegnazione del punteggio finale da parte dell'ente di sicurezza indipendente EuroNCAP

SISTEMI DI RICARICA

Stellantis e Ample per il cambio batteria in 5 minuti

Nascono dalla collaborazione tra Stellantis e Ample le stazioni che consentono lo scambio della batteria di un'auto elettrica scarica con una carica in meno di 5 minuti. Si partirà dal 2024 con una flotta Free2move di Fiat 500e in car sharing

Stellantis e Ample hanno firmato un accordo per una partnership sulla tecnologia di ricarica delle batterie dei veicoli elettrici (EV) in grado di sostituire una batteria scarica con una completamente carica in meno di cinque minuti. L'avvio del programma pilota è previsto per il 2024 a Madrid, in Spagna, su una flotta di 100 Fiat 500e nell'ambito del servizio di car sharing Free2move di Stellantis.
Le batterie Ample sono progettate per essere sostituite con la batteria originale di un veicolo elettrico. Si tratta infatti di batterie modulari che possono essere inserite in qualsiasi veicolo elettrico e consentirebbero a Stellantis di integrare questa tecnologia senza dover riprogettare le piattaforme già esistenti. Il progetto può contare su stazioni di scambio delle batterie che richiedono solo 3 giorni per essere installate in aree pubbliche e molto pratiche e fruibili. Quando un veicolo elettrico dotato di tecnologia Ample si avvicina a una stazione, questo viene subito riconosciuto dalla stazione stessa, quindi il guidatore avvia il cambio della batteria dall'applicazione, ottenendo una batteria con ricarica completa in meno di cinque minuti. A

Le stazioni di scambio delle batteria si installano in soli 3 giorni. L'utente deve solo entrare e attivare l'operazione con un'App

PNEUMATICI

Le gomme che non esistevano

Kia e Hyundai sono al lavoro per un pneumatico con catene incorporate. Basterà premere un semplice pulsante per far in modo che le gomme si "catenino" rapidamente e senza dover scendere dall'auto. Sarà rivoluzione?

MODALITÀ DI GUIDA NORMALE

MODALITÀ CATENE DA NEVE

L'obiettivo di Kia e Hyundai è quello di brevettare questa tecnologia e di equipaggiare i futuri modelli in uscita. I tempi d'attesa però, sono lunghi a causa degli innumerevoli test che devono essere eseguiti prima del brevetto.

Oggi, per fortuna, non sono più così utilizzate come negli anni 80 e 90; parliamo delle catene da neve. Avete mai provato a montarle in montagna, al freddo o sotto la neve? Non è una bella esperienza, soprattutto se è la prima volta e non siete pratici delle procedure da attuare per un montaggio corretto. Sono certamente dei dispositivi molto efficaci, soprattutto in condizioni estreme, ma non sono certamente comode o pratiche da usare. Montarle è un'operazione complessa, inutile negarlo, anche se oggi c'è un'interessante novità. Hyundai e Kia hanno infatti presentato una nuova gomma super tecnologia che prevede l'integrazione delle catene da neve direttamente negli pneumatici.
Il sistema sviluppato dalle Case coreane prevede pneumatici e cerchi che, al loro interno, nascondono dei moduli realizzati in lega, pronti a fuoriuscire all'occorrenza. Grazie a questa tecnologia rivoluzionaria si avranno a disposizione questi dispositivi invernali 365 giorni l'anno senza dover più fare il consueto cambio di stagione, tra estate ed inverno. Questi particolari cerchi e pneumatici mostrano scanalature radiali a intervalli regolari, nelle quali sono inseriti i moduli in lega. In condizioni normali questi dispositivi, rimangono nascosti assumendo una forma a "L" mentre, in caso di neve, e tramite un impulso elettrico, riprendono il profilo originale a "J" uscendo dallo pneumatico.
Questo nuovo sistema sviluppato "a quattro mani" è in attesa di brevetto in Corea del Sud e negli Stati Uniti. Per la produzione in serie serve ancora del tempo, dato che il numero di test e di sperimentazioni necessari per garantire il massimo dell'efficienza ed efficacia sono ancora molto numerosi. "Questa innovazione, che speriamo possa essere introdotta in futuro sui veicoli Hyundai e Kia, riflette il nostro impegno a trasformare le tecnologie avanzate in soluzioni reali a vantaggio dei clienti", ha dichiarato Joon Mo Park, Head of Advanced Chassis Development Team. A

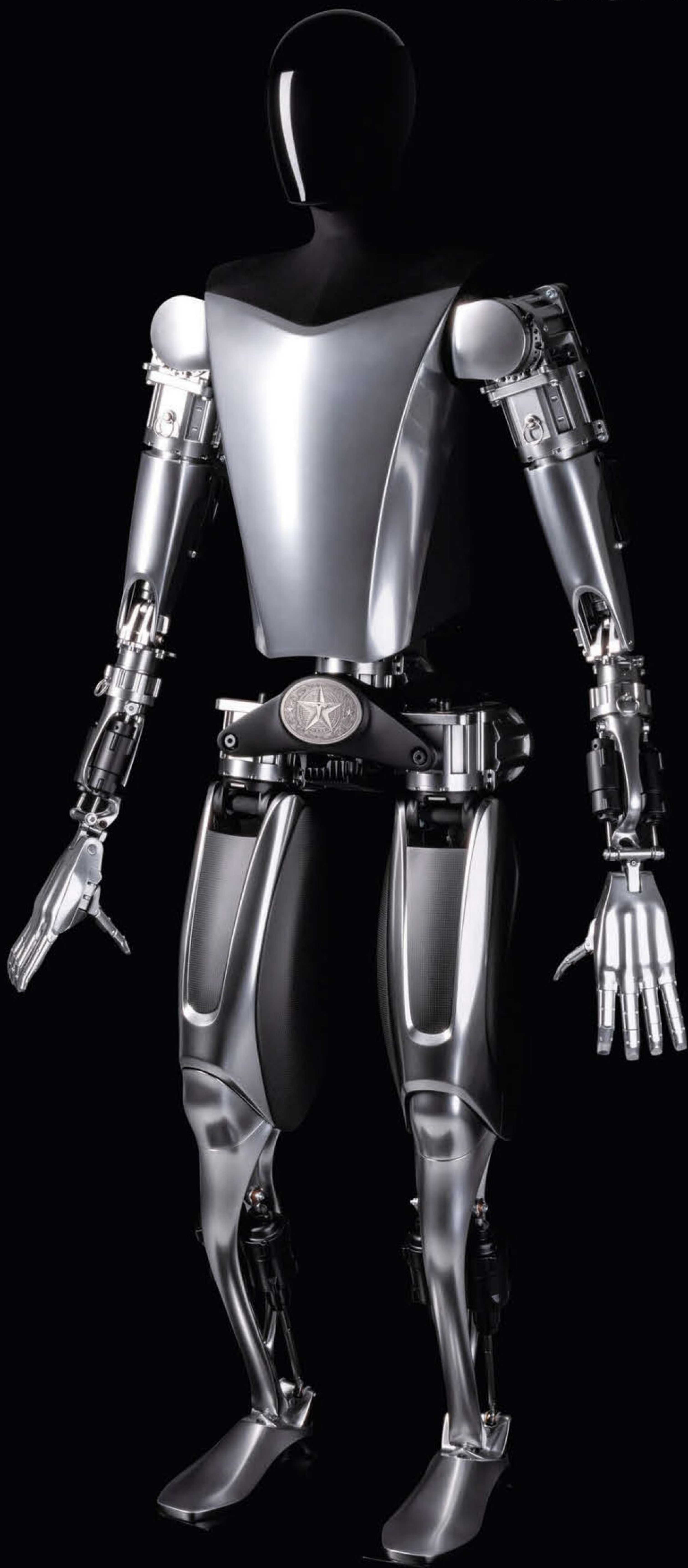
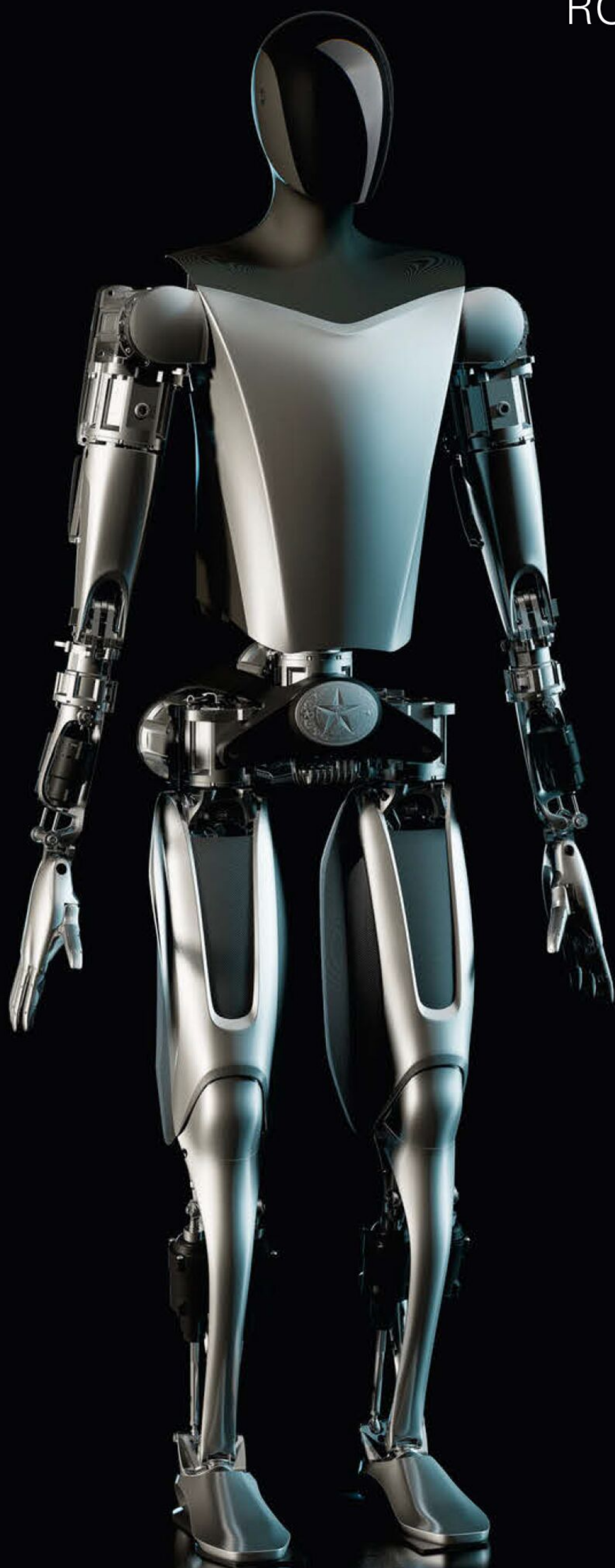
In un futuro non troppo lontano,
Elon Musk vorrebbe vedere i suoi robot impegnati nelle case,
a preparare la cena, oppure a sbrigare le faccende domestiche

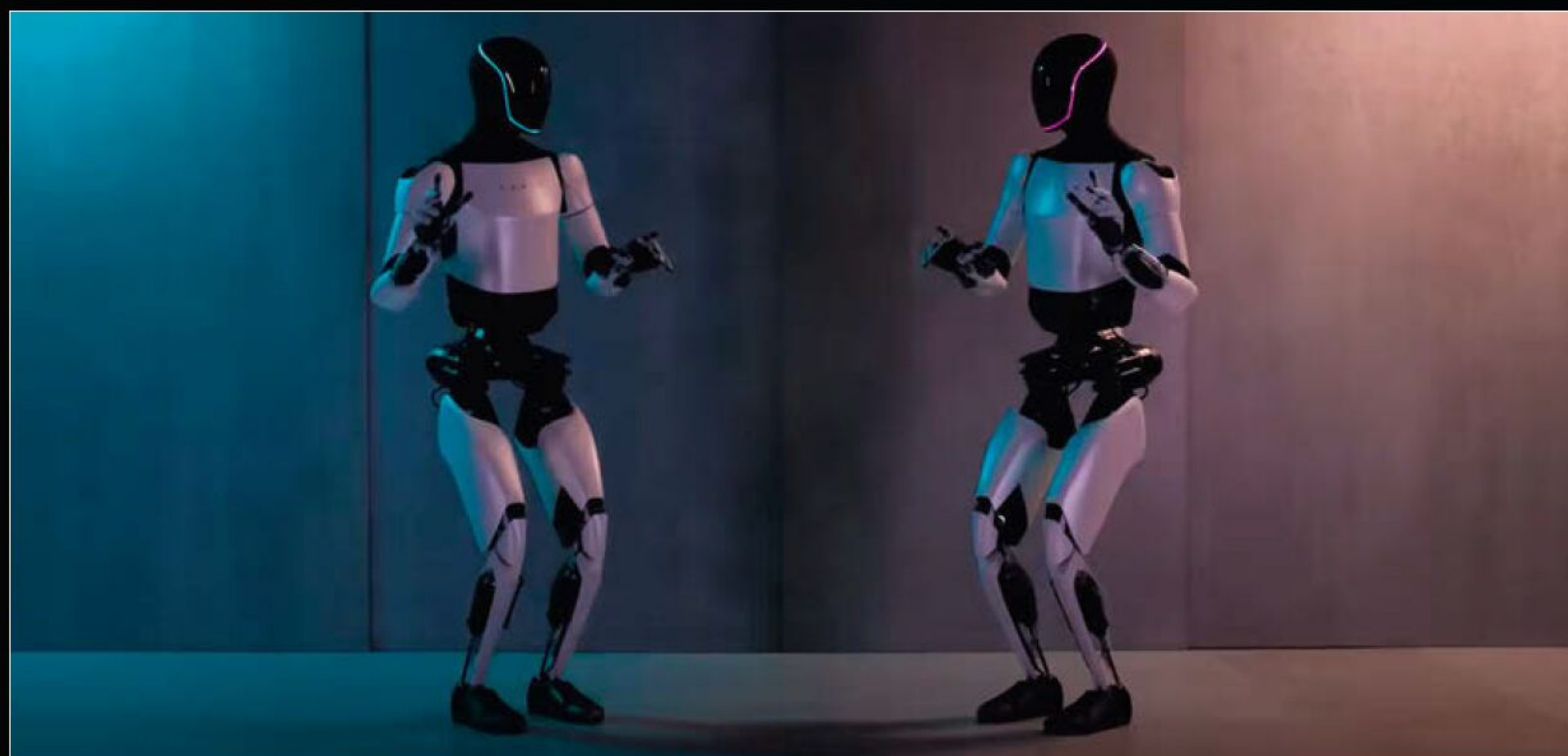
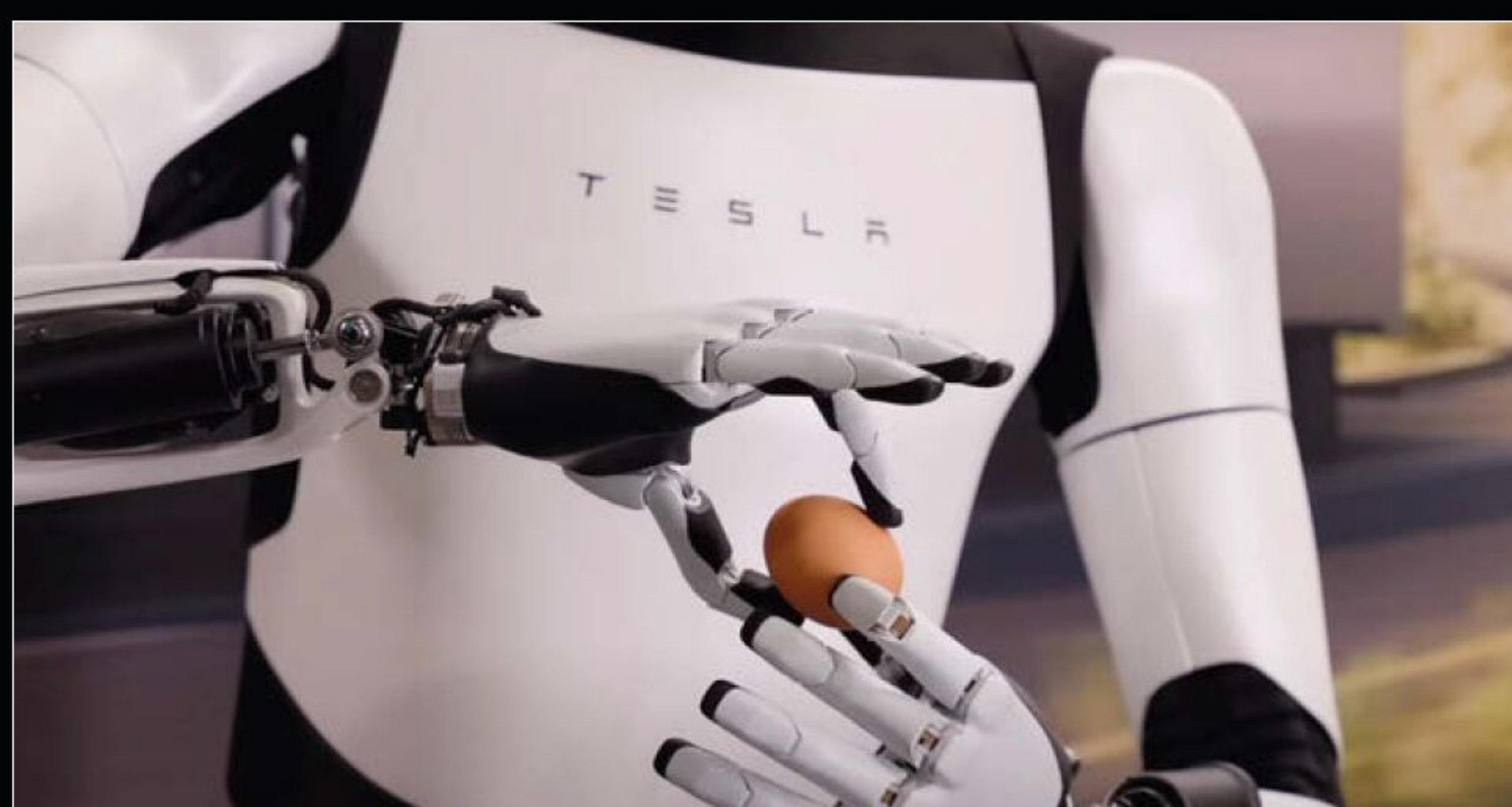
ROBOT TESLA

I sostituti dell'uomo

Se prima vedevamo i robot umanoidi come protagonisti dei film di fantascienza oggi, grazie ad Elon Musk, sono diventati una realtà

Che Elon Musk sia un personaggio visionario, eccentrico ed unico, lo abbiamo capito ormai da anni. L'uomo più ricco del mondo è capace di catalizzare su di sé gli occhi di tutto il globo, grazie alle sue intuizioni rivoluzionare e senza mezze misure. Basta vedere l'impatto delle automobili Tesla nel mercato: hanno monopolizzando il mondo delle vetture elettriche e stanno avendo un successo senza precedenti, costringendo la concorrenza ad inseguire. L'universo Tesla però, non si limita alle sole automobili: dopo il primo il primo prototipo di un robot umanoide presentato nel 2022, oggi la Casa americana presenta la seconda generazione, decisamente più evoluta. Il primo esemplare infatti non aveva ricevuto le attenzioni che ci aspettava, passando un po' in sordina. Tesla sembra comunque puntare forte su questa tecnologia e sta investendo notevoli capitali anche in una previsione futura. Vedendo cosa è in grado di fare l'Optimus Gen 2 si può solo immaginare dove potrebbe portare la robotica evoluta nei prossimi decenni. Le applicazioni di questa tecnologia possono essere molteplici, con il solo punto interrogativo che riguarda noi esseri umani: che fine faremo? Saremo davvero sostituiti in tutto e per tutto dalle macchine? Non esisteranno più gli operai specializzati in fabbrica? Ora è troppo presto per trarre delle conclusioni, ma il primo passo verso un'altra rivoluzione tecnologica sembra compiuto.

Una volta messo in commercio, il robot avrà un prezzo d'acquisto di partenza stimato di circa 25 mila dollari

L'evoluzione della specie

Il nuovo robot umanoide Optimus Gen2 è stato realizzato con attuatori, sensori, batterie e intelligenza artificiale, tutto progettato internamente e interamente da Tesla. Rispetto al precedente modello, ci sono stati notevoli miglioramenti: è più veloce del 30%, pesa 10 kg in meno e ha delle mani più precise nel funzionamento. In un video pubblicato dal colosso americano si vede il robot maneggiare un uovo senza romperlo, un grande traguardo in termini funzionalità e possibili applicazioni future. Fa impressione vedere un robot, creato dall'uomo, avere forme umanoidi e svolgere attività che fino a poco tempo fa erano riservate esclusivamente a noi esseri umani. Molti film fanta-catastrofici iniziano proprio così e finiscono con le "macchine" che si alleano per conquistare il nostro pianeta e rendere schiavo il genere umano. Speriamo non sia questo lo scenario che ci aspetta nel corso dei prossimi decenni.

Nel video di presentazione dell'Optimus Gen2
si vede il robot maneggiare un uovo senza romperlo.
Il merito è delle nuove "mani" più evolute e funzionali

Al lavoro nelle fabbriche

Come anticipato da Elon Musk, il nuovo robot sarà impiegato all'interno delle fabbriche per svolgere le mansioni più usuranti. Andrà a sostituire le persone, quelle vere dotate di sentimenti, che avevano i compiti più logoranti e faticosi. L'Optimus sarà anche dotato di un sistema di intelligenza artificiale con cui sarà in grado di crescere ed evolversi in fase di apprendimento. Stiamo ancora parlando di una tecnologia in fase embrionale, che però ha le carte in regola per avere un'evoluzione rapida e capillare in tutto il mondo. Proprio com'è stata la prima automobile, il primo computer o il primo aeroplano, si tratta di una grandissima novità per l'intero pianeta che avrà la possibilità di rivoluzionare, ancora una volta, il nostro modo di vivere, speriamo in meglio.

MASERATI E COLMAR PER AFFRONTARE IL FREDDO

In collaborazione con Colmar, la Casa del Tridente presenta la sua prima capsule collection neve composta da una selezione di capi e accessori invernali. Entrambe le collezioni, Colmar x Maserati Corse e Futura, sono pensate per uomo e per donna e includono giacche da sci, salopette e pantaloni con elevate caratteristiche di impermeabilità e altissima traspirabilità distintive del DNA di Colmar, sweatshirt in pile termico e cappelli in lana, il tutto arricchito dai preziosi loghi ricamati delle due eccellenze italiane. La nuova collezione è disponibile nelle boutique Colmar di Milano, Torino, Bolzano, Parigi e nelle rinomate località sciistiche di Cortina d'Ampezzo, Courmayeur, Madonna di Campiglio e Kitzbuhel, oltre che presso l'esclusivo showroom Maserati a Modena.

UN NUOVO GIACCONE DA CORTIGIANI

Da Cortigiani un giaccone lungo in lana extrafine double face con coulisse in vita, tasche a toppa e tasche a petto effetto scaldamani. Creato per i momenti più freddi dell'inverno, questo capo è foderato con uno speciale tessuto di nylon realizzato a telaio in doppia faccia con legature contraddistinte dal logo Cortigiani jacquard tessuto a telaio. Tali legature creano dei sacchi per l'imbottitura in piuma d'oca, arrivando così ad ottenere un capo estremamente caldo, confortevole e resistente al tempo.

I CALENDARI DA CORSA (E DA PARETE) DI MCKLEIN 2024

Per gli appassionati di Rally e di automobilismo storico, il grande fotografo McKlein attinge come ogni anno dal suo archivio con centinaia di migliaia di immagini per comporre i calendari "Rally 2024 – The Wider view" e "Motorsport Classic 2024". Come dicono i titoli, il primo è realizzato con le più spettacolari immagini del Campionato del Mondo dell'anno prima (vinto nel 2023 da Kalle Rovanperä su Toyota), il secondo attingendo all'affascinante archivio in bianco/nero degli anni dai Cinquanta ai Settanta. In entrambi i casi, le immagini sono venticinque, due per ogni mese più la copertina, mentre il prezzo è di 49 euro. I calendari si possono acquistare presso le librerie specializzate, oppure su www.mckleinstore.com.

UN LIBRO CHE RACCONTA LA STORIA DI **PRISCA TARUFFI**

È da poco uscito il film Ferrari, che vede tra i suoi protagonisti anche Piero Taruffi, alla cui figlia Prisca è dedicato il libro che riporta la sua storia, i racconti e i ricordi. Non si tratta di una semplice biografia, ma di un ampio sguardo alla professione di donna pilota, arricchito dagli incontri con colleghe amiche e rivali del mondo delle corse. Nel 1984 Prisca debutta nel mondo delle corse sull'autodromo di Vallelunga, mettendosi subito in luce nel Trofeo Renault 5 Turbo. Ma la sua vera passione sono i rally e nel 1989 si laurea Campionessa italiana e Vice Campionessa europea Rally al volante di una potente Ford Sierra Cosworth Gruppo A, entrando di diritto a far parte dell'Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia.

PUMA E BMW CELEBRANO ROY LICHTENSTEIN

Da Puma e BMW una collaborazione per unire il mondo dell'automotive con quello dell'arte e della moda. La collezione, nata per festeggiare il centenario dell'artista Roy Lichtenstein, è composta da un outfit che comprende jacket, pants, tee, cap e Puma Suede, ognuno dei quali è stato meticolosamente realizzato per mostrare gli accattivanti elementi di design ispirati alla BMW 320i Turbo Art Car di Lichtenstein. Il linguaggio visivo dei "Ben Day dots" e la color palette vivace si uniscono per creare un insieme sorprendente e memorabile.

GLI ACCESSORI DI PELLETTERIA FIRMATI **DS**

DS Automobiles propone una gamma esclusiva di articoli raffinati ed eleganti, tra cui una serie di accessori di pelletteria come borse, valigie porta-documenti, pochette. Questi pezzi unici, realizzati in Francia e in vera pelle, incarnano l'eleganza e l'attenzione ai dettagli presente in ogni creazione di DS Automobiles. Agli amanti del modellismo è invece dedicata un'ampia scelta di modelli in scala che riproducono fedelmente la gamma passata e attuale. Tra questi spicca la DS 19 del 1959 offerta anche in scala 1/12 (180 euro).

C-TENDER SARTI DEL MARE

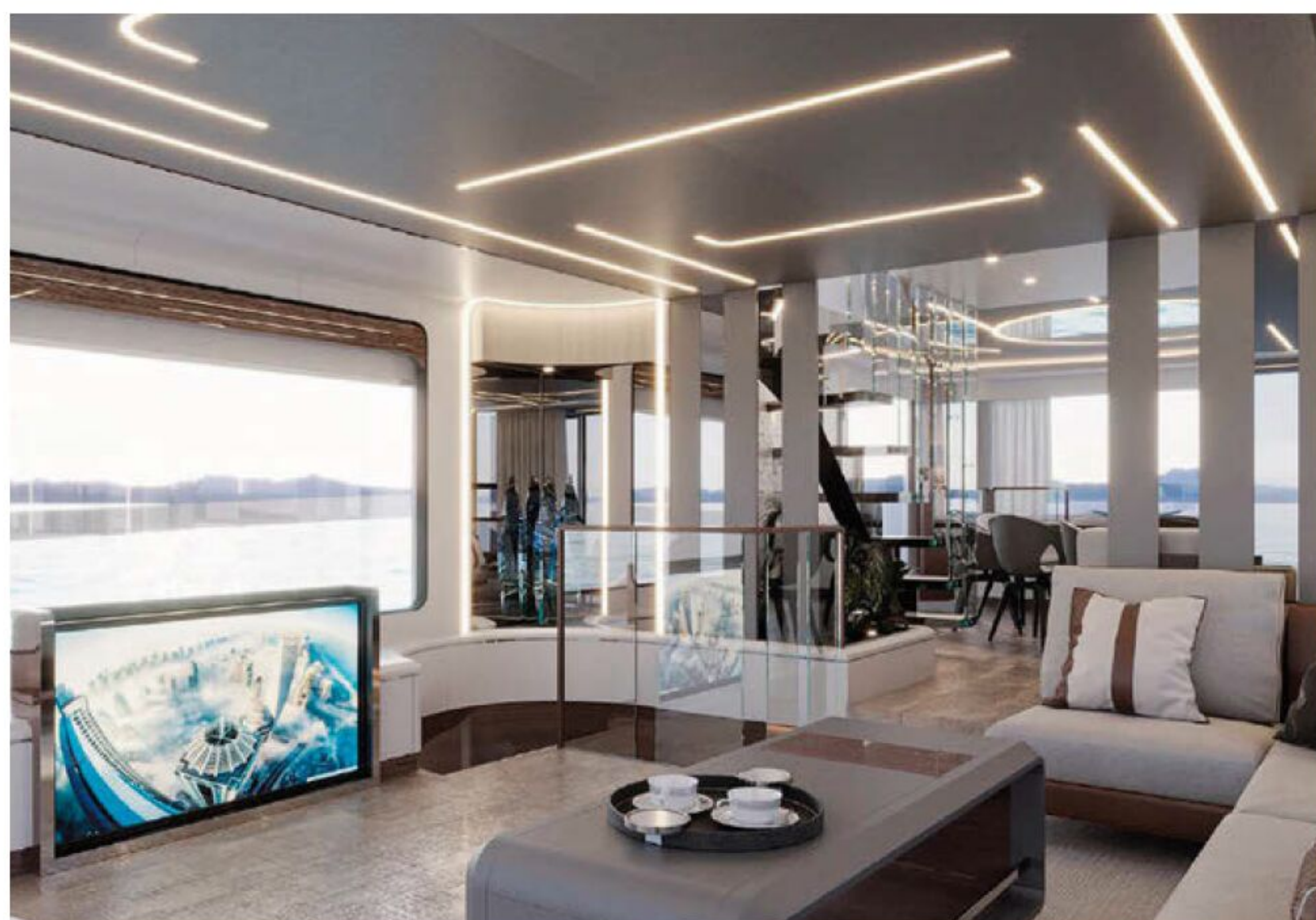
Da 40 a 74 piedi, il cantiere guidato da Mauro Corvisieri e Daniele Maschio è in grado di offrire imbarcazioni altamente personalizzate, dei pezzi unici, come una vera sartoria

Dopo sei anni di presenza sul mercato e 11 imbarcazioni full custom vendute Mauro Corvisieri e Daniele Maschio hanno presentato il nuovo corso di C-Tender, cantiere che si rivolge a chi cerca imbarcazioni dai 40 ai 74 piedi, con la possibilità di ottenere un pezzo unico realizzato su misura, come un abito sartoriale. Le scelte sono numerose per motorizzazioni, layout ed equipaggiamenti. Un 40 da 12 metri (con lunghezza di omologazione di 9,99 m) è stato consegnato allo stilista Valentino Garavani, con una serie di elementi customizzati su richiesta dell'armatore. Come tutti i modelli C-Tender, il 40 vede nel pozzetto il fulcro della vita a bordo, con la possibilità di far scomparire il divano a filo del pavimento, rendendo l'ambiente un grande spazio libero fino alla plancetta. Il 53 è attualmente in costruzione, anche in questo caso in una versione profondamente modificata dall'armatore americano, che aveva l'esigenza di limitare al massimo il pescaggio. È nata una barca con eliche di superficie, spinta da due Volvo D13 da 1000 cv, che raggiungerà i 45 nodi, con un pescaggio di soli 90 cm. Derivato dal 53 è nato di recente il C-Tender 44, lungo 13,50 metri con un baglio di 4,50. Si può avere con tre motorizzazioni IPS, da 370 a 480 cv. Si passa poi ai quasi 20 metri del C-Tender 60, nelle versioni flybridge e open. Disegnato da Paolo Tamburini (Domus Yacht Design), il 60 si caratterizza per l'ampia vetrata a poppa che dà accesso a un grande salone o alla cabina armatoriale, a seconda delle scelte di layout. Il 74, ammiraglia della gamma, è stata ideata da Mauro Corvisieri e interpretata dalla matita di Paolo Tamburini, che ha voluto ispirarsi al mondo delle barche a vela, con un pozzetto molto largo (a richiesta ci sono anche le murate abbattibili).

HCB YACHTS A TUTTA POTENZA

Dopo l'accordo di distribuzione internazionale, Spencer Ship Monaco ha presentato al Monaco Yacht Show HCB 53 Sueños, di HCB Yachts, leader del settore degli yacht center console di lusso. All'interno dell'Adventure Area, HCB Yachts ha portato la risposta alla domanda sempre crescente di avventure emozionanti, potenza, prestazioni e comfort superiori. HCB sta per Hydrasports Custom Boats e ha sede nel Tennessee, negli Stati Uniti. Anche se la velocità potrebbe non essere l'obiettivo principale, le prestazioni combinate con il lusso sono la forza di HCB Yachts, grazie al design idrodinamico, l'ingegneria informatica avanzata e la costruzione dello specchio di poppa rinforzato. Il cantiere ha scelto di utilizzare una configurazione fuoribordo: a seconda del modello scelto, questa potrebbe essere una configurazione a quattro, cinque o sei motori.

ASTONDOA AX8 IL CROSSOVER SOCIAL DAI GRANDI SPAZI

Astondoa torna con una new entry nel segmento dei crossover più grandi con l'Ax8, un social cruiser che fa degli spazi il suo punto forte. I passaggi laterali collegano in modo agevole e sicuro il pozzetto e il beach club; troviamo due prendisole, uno sul ponte principale e il secondo sul flybridge. Il pozzetto di poppa ospita una zona pranzo e relax con vista sul beach club. Sul secondo ponte, completamente vetrato, si trova la cabina dello skipper con timoneria ergonomica e un secondo salotto privato. All'interno, anche la sala da pranzo e la cucina hanno grandi finestre frontali e laterali che danno una buona luminosità a questo spazio dal design all'avanguardia.
Nel lower deck, ci sono le cabine Vip, a poppa e a tutto baglio, e la cabina ospiti a prua, dalle dimensioni generose. Completano la zona notte altre due spaziose cabine.

FASHION

DUCATI E BENTLEY

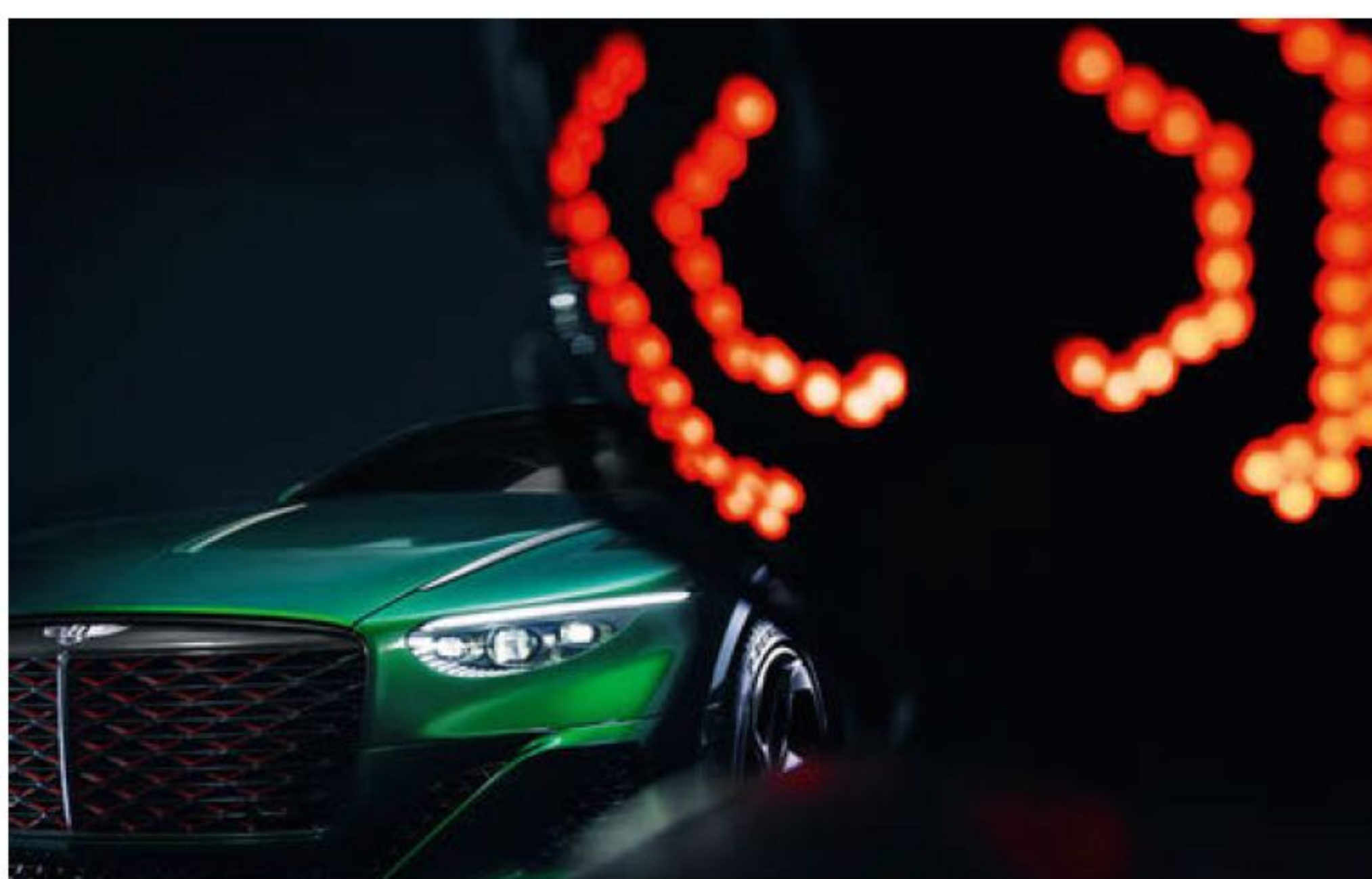
Due icone in una

Dalla collaborazione tra Bentley e Ducati è nata una Diavel V4 ancora più esclusiva, ispirata alla Batur, la coupé inglese realizzata in soli 18 esemplari

tempo di lettura **4'00''**

Nasce dalla collaborazione tra Ducati e Bentley un vero e proprio gioiello su due ruote che celebra il meglio di questi marchi iconici: Ducati Diavel for Bentley. Una moto dalle grandi prestazioni, certo, ma caratterizzata anche da un tocco di artigianalità ed esclusività che la rende assolutamente unica. La moto è stata con un evento "fuorisalone" all'Art Basel di Miami, l'edizione d'oltreoceano della più prestigiosa fiera d'arte contemporanea europea.
Si è partiti dalla Diavel V4, ma impreziosendola con alcuni dettagli caratteristici della Bentley Batur, la lussuosa GT realizzata a mano in soli 18 esemplari. Anche Diavel for Bentley sarà realizzata in una serie numerata limitata a 500 esemplari, a cui si aggiungeranno altre 50 moto speciali denominate Ducati Diavel for Bentley Mulliner" e riservate ai clienti Bentley.

Bentley Batur monta un W12 biturbo da 740 CV di potenza massima
ed è realizzata a mano dalla carrozzeria Mulliner

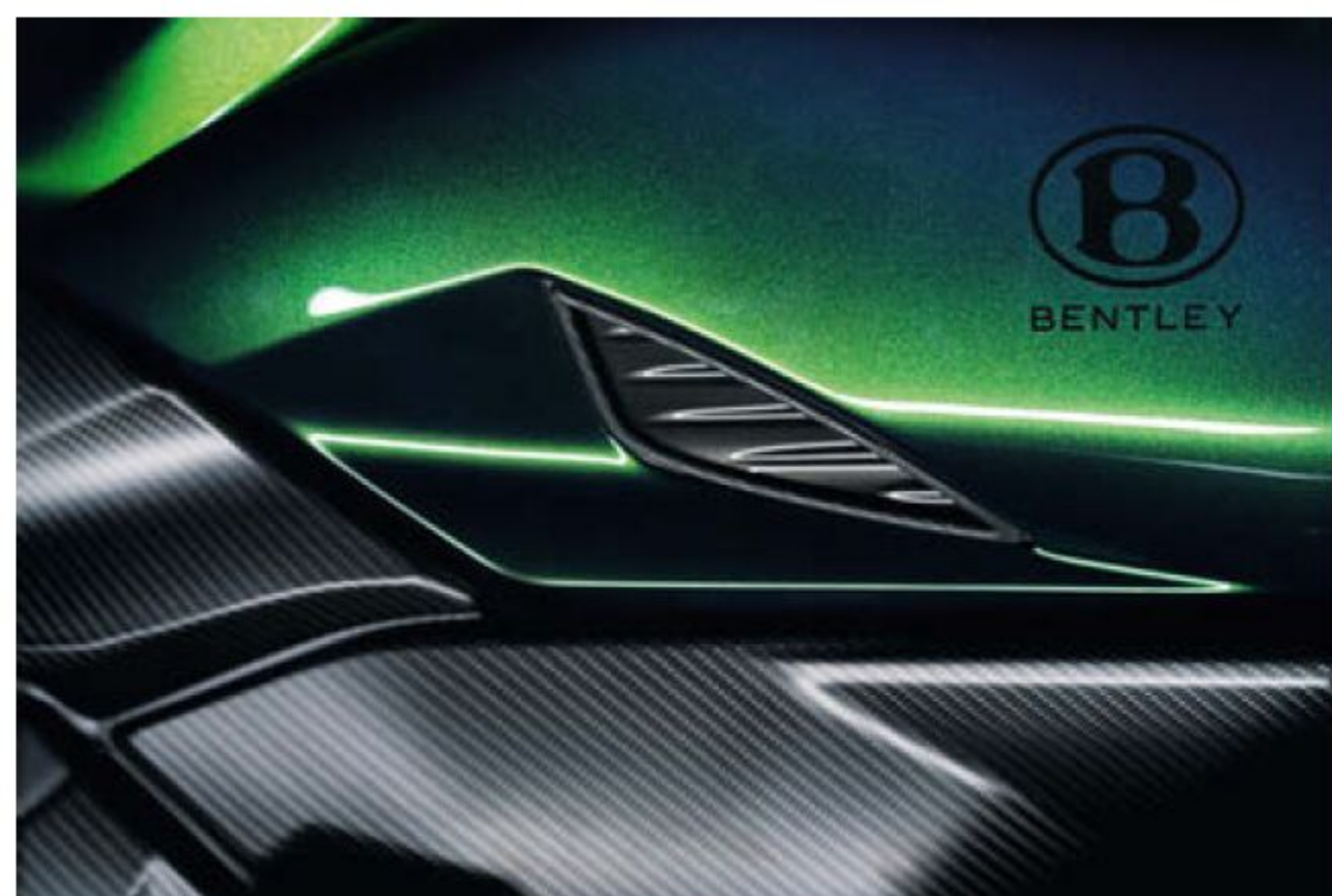
Batur anticipa alcune soluzioni stilistiche che vedremo nelle Bentley del futuro.

L'abitacolo di Batur è conformato per soli due passeggeri e sfrutta un materiale composito di fibre naturali.

Batur, la Bentley più potente di sempre

La Batur è la Bentley stradale più potente di sempre grazie ai 740 CV sviluppati dal suo motore W12 biturbo. Ma non è tutto, perché le linee scolpite e muscolose di Batur definiscono il futuro corso stilistico di Bentley, basato sulla volontà di comunicare in modo molto chiaro i concetti di potenza ed eleganza ma senza alcuni tipo di ostentazione o eccesso. I 18 esemplari della Batur saranno realizzati a mano da Mulliner, il più antico carrozziere del mondo, nonché divisione interna di Bentley dedicata alle personalizzazioni su specifiche del cliente.

La tinta Verde Scarabeo viene riproposta sulla Diavel, caratterizzata dal parafango anteriore che replica le nervature del cofano della Batur.

Diavel for Bentley

Il Centro Stile Ducati, in collaborazione con i designer Bentley, ha concepito quindi un nuovo design per questa moto speciale, ispirandosi alla Batur, richiamata soprattutto la vista laterale. Il colore Verde Scarabeo, sofisticato, raffinato e ricco di sfumature metallizzate, proviene dalla gamma colori riservata alle Bentley Mulliner. Ma le linee decise e aggressive di questa particolare Diavel V4 sono state profondamente modificate anche attraverso alcuni componenti tecnici, come i cerchi forgiati, progettati e realizzati appositamente per questa moto richiamando la fattura di quelli dell'auto: sono verniciati in Dark Titanium Satin, ma lasciando visibili alcune superfici lavorate. Le prese d'aria laterali riprendono invece la griglia anteriore bicolore, uno degli elementi più identificativi della Batur, ma anche gli estrattori posteriori di forma triangolare richiamano la coupé Bentley. Parafango anteriore, carenatura e la vista superiore del serbatoio riportano inoltre alle nervature del cofano anteriore, mentre il codone monoposto, che può essere sostituito con un sedile per il passeggero, prende molti spunti stilistici dalla parte posteriore della Batur. Passando ai materiali, non passano certo inosservati i numerosi componenti della carrozzeria in fibra di carbonio, come parafanghi, coprifaro, coprimotore, scarico e radiatore, carter del radiatore, pannelli laterali, codone. La sella è invece rivestita in Alcantara nera, proprio come gli interni dell'auto, che si fregia di alcuni dettagli di colore rosso, oltre che del logo Bentley ricamato sul cuscinetto posteriore. Lo scarico a doppia uscita, con relativa copertura, è stato infine ridisegnato per armonizzarsi con le nuove linee della moto.

Numerosi i dettagli in fibra di carbonio, ma anche i richiami alla Batur, come le prese d'aria laterali. Il codone è monoposto, ma si può richiedere anche quello per due passeggeri. La sella è rivestita in Alcantara nera.

Diavel for Bentley Mulliner

Oltre ai 500 esemplari di Diavel for Bentley, Ducati propone anche una serie di soli 50 esemplari, denominata Diavel for Bentley Mulliner. Si tratta di un modello riservato a clienti di Mulliner che, grazie alla collaborazione diretta con i designer del Centro Stile Ducati, potranno configurare il proprio esemplare con colori personalizzati per la sella, le pinze dei freni anteriori, le parti in fibra di carbonio e i cerchi. Potranno inoltre scegliere lo stesso colore della propria auto per le parti della carrozzeria, oppure attingere da una palette di colori selezionata dai designer di Mulliner per questa serie speciale.

Oltre ai 500 esemplari di Diavel for Bentley, Ducati propone 50 pezzi ancora più esclusivi destinati ai clienti di Mulliner

Dettagli unici

Diavel for Bentley, come tutte le Ducati da collezione, viene accompagnata da certificato di autenticità, sella per il passeggero e telo coprimoto. Il nome del modello e il numero di produzione sono invece riportati su una targhetta inserita nella copertura in fibra di carbonio della testa verticale, sul lato destro della moto. Sia il cruscotto, dotato di serie di navigatore turn-by-turn, sia la matrice a LED del gruppo ottico posteriore propongono inoltre una speciale animazione all'accensione che rende Diavel for Bentley ancora più inconfondibile. Infine, Diavel for Bentley sarà consegnata all'interno di un'esclusiva cassa di legno personalizzata. Da segnalare infine la Capsule Collection, riservata esclusivamente ai possessori di Diavel for Bentley, per consentire ai clienti di completare il proprio look con un casco jet e una giacca tecnica (disponibile sia in versione maschile che femminile) in edizione limitata, caratterizzata da una combinazione di colori che riprende quelli della moto. A

LE VENDITE DI NOVEMBRE

+16,2%

139.278 immatricolazioni

Progressione costante

Continua la crescita a doppia cifra anche a novembre rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, ma il confronto con il 2019 evidenzia ancora il segno meno (-7,8%)

Il mercato continua a segnare segnali positivi, come conferma non solo il +16,2% fatto registrare nel mese di novembre rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ma anche il totale delle immatricolazioni nei primi 11 mesi dell'anno, che raggiunge 1.455.271 unità, equivalente ad una crescita del 20,1% rispetto alle 1.211.808 immatricolazioni dello stesso periodo del 2022. Dati incoraggianti ma peggiori rispetto a quelli del periodo pre-pandemia, quando erano state vendute oltre 321.000 in più (+18,1%).

Benzina al 27,8%

L'alimentazione a benzina raggiunge a novembre il 27,8% di quota (+0,9 punti), 28,1% nel cumulato (+0,5 p.p.), mentre il diesel segna una leggera contrazione, scendendo al 14,7% di share nel mese (-3,4 p.p.) e al 17,9% negli 11 mesi (-2 p.p.). Il Gpl si ferma invece al 9,7% (-1,5 punti, al 9,1% in gennaio-novembre), mentre le auto ibride sfiorano il 38% di quota nel mese (+4,2 punti), raggiungendo il 36,3% nel cumulato (+2,3 p.p.); con un 11,4% per le full hybrid e 26,5% per le mild hybrid. Le auto BEV(100% elettriche) raggiungono invece il 5,6% di share e le PHEV (plug-in hybrid) retrocedono al 4,1% rispetto ad un anno fa (-1,4 p.p., 4,4% in gennaio-novembre).

Piccolo aumento delle berline del segmento A

Novembre segna un leggero incremento delle berline del segmento A, a fronte di una forte crescita dei SUV, rispettivamente all'11,4% e 3,0% di share. Un buon tasso di crescita interessa il segmento B, con le berline al 18,6% e i SUV al 26,7%. Nel segmento delle medie (C) calano le berline, che si fermano al 4,1% di quota, mentre accelerano i SUV al 20,1%. Ottimo incremento per le berline del segmento D, all'1,8% di quota, in crescita anche i SUV al 6,5% del totale. Forte crescita per entrambe le carrozzerie nell'alto di gamma, con le berline allo 0,2% di quota e i Suv all'1,5%. Le station wagon rappresentano il 3,4% del totale, gli MPV l'1,8% e le sportive lo 0,8%.

Il Gpl si ferma al 9,7%, mentre le auto ibride sfiorano il 38% di quota nel mese, raggiungendo il 36,3% nel cumulato

I numeri del mercato

Nissan entra questo mese nelle prime dieci auto della classifica assoluta grazie al successo di Qashqai, molto apprezzata anche grazie alla tecnologia e-Power.

LA CLASSIFICA ASSOLUTA		
1	FIAT PANDA	11.237
2	DACIA SANDERO	4.865
3	LANCIA YPSILON	4.022
4	JEEP AVENGER	3.289
5	TOYOTA YARIS CROSS	3.182
6	DACIA DUSTER	3.117
7	FORD PUMA	2.970
8	CITROËN C3	2.931
9	NISSAN QASHQAI	2.902
10	TOYOTA AYGO X	2.584

Tra le auto elettriche Tesla continua a dettare legge, questo mese con la Model 3,mentre Dacia Spring passa da 231 a 509 auto immatricolate

LA TOP TEN A BENZINA		
1	JEEP AVENGER	3.043
2	TOYOTA AYGO X	2.584
3	CITROËN C3	2.554
4	MG ZS	2.329
5	VOLKSWAGEN T-CROSS	2.119
6	PEUGEOT 208	1.592
7	DACIA SANDERO	1.541
8	VOLKSWAGEN T-ROC	1.502
9	OPEL CORSA	1.473
10	VOLKSWAGEN POLO	1.390

LA TOP TEN DIESEL		
1	FIAT 500X	1.110
2	MERCEDES GLA	963
3	VOLKSWAGEN TIGUAN	943
4	PEUGEOT 3008	939
5	ALFA ROMEO TONALE	938
6	PEUGEOT 2008	904
7	BMW X1	888
8	ALFA ROMEO STELVIO	665
9	VOLKSWAGEN T-ROC	739
10	SKODA OCTAVIA	633

LA TOP TEN ELETTRICHE		
1	TESLA MODEL 3	1.956
2	TESLA MODEL Y	703
3	DACIA SPRING	509
4	FIAT 500	422
5	SMART FORTWO	422
6	JEEP AVENGER	246
7	MG MG4	216
8	AUDI Q4	202
9	SMART #1	177
10	BMW IX1	167

Prosegue il trend positivo di Alfa Romeo

Con una quota di mercato del 2%, **Alfa Romeo** ha segnato il secondo successo dell'anno con oltre 2.700 immatricolazioni, grazie alle quali le vendite sono cresciute del 70% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Alfa Romeo continua poi ad essere il brand del comparto Premium, che cresce di più anno su anno: addirittura raddoppiati i volumi registrati da gennaio a novembre rispetto allo stesso periodo del 2022. Protagonista di questi risultati è sempre Tonale, ormai saldamente al primo posto tra i C-SUV Premium, mentre Stelvio ha raggiunto la quota dell'11,2% nel segmento D-SUV, grazie anche all'ottimo contributo di flotte aziendali e noleggi.

Stelvio ha raggiunto la quota dell'11,2% nel segmento D-SUV

+8% per Volvo

Le vendite globali di **Volvo Cars** si sono mantenute in crescita nel mese di novembre, raggiungendo un totale di 63.682 unità, per un aumento dell'8% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Nel periodo da gennaio a novembre, Volvo Cars ha venduto 632.701 vetture a livello globale, registrando un aumento del 17% rispetto allo stesso periodo del 2022. Sui mercati europei, le vendite a novembre hanno totalizzato 26.407 unità, con un incremento del 2% rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio. Il numero di modelli Recharge collocati in questa area geografica è stato pari a 14.653, ovvero il 55% di tutte le auto vendute in Europa nel corso del mese. Le Volvo vendute negli Stati Uniti sono state 11.671, in aumento del 26% rispetto a novembre 2022 con i modelli Recharge cresciuti del 10%, ovvero il 26% di tutte le auto piazzate negli Stati Uniti a novembre. In Cina, le vendite sono aumentate del 21% nel mese rispetto a novembre 2022, raggiungendo complessivamente un totale di 15.178 unità. Il numero di modelli Recharge consegnati in Cina è superiore del 21% a quello registrato nello stesso periodo dello scorso anno.

Il boom di MG

Il 2023 è stato un anno di grande crescita per il marchio **MG** in Italia, che ha portato lo storico brand di origine inglese a raggiungere una quota del 2%, con un volume delle immatricolazioni oltre le aspettative. Nei primi undici mesi dell'anno, MG ha infatti raggiunto un totale di quasi 27.000 unità, una crescita superiore al 300% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con una presenza significativa nel settore dei privati e risultati molto incoraggianti anche nel business delle flotte. Nel mese di novembre, MG ZF si è posizionata in tredicesima posizione nella classifica assoluta delle immatricolazioni, anticipata da Renault Capture di sole 15 unità, ma non è tutto, perché nella graduatoria della auto a benzina, MG ZF occupa la terza posizione. Da segnalare anche i risultati incoraggianti del modello elettrico MG4, nel mese di ottobre escluso dalla top ten, mentre a novembre si è collocato in settima posizione, con numeri molto distanti dalle due Tesla in cima alla classifica, ma comunque a sole 30 unità immatricolate di distanza rispetto alla Jeep Avenger.

Citroën AMI8

Oggi, quando si parla di AMI, si pensa al piccolo quadriciclo elettrico, ma questo nome nasce nel 1961 con la AMI6, mentre nel 1969 arriva la AMI8

Nell'aprile del 1961 **Citroën** stupì il mondo intero presentando la sua interpretazione della vettura media da famiglia: l'**AMI6**, frutto del lavoro del designer italiano Flaminio Bertoni

La linea dell'AMI6 era una totale rottura con i modelli precedenti, mentre le meccanica era un'evoluzione della 2CV, ma con un nuovo motore, più potente, di 602 cc.

L'AMI6 fu un successo e risultò per due anni l'auto più venduta di Francia, anche grazie all'arrivo nel 1964 della versione giardinetta, denominata **Break**.

Robert Opron fu scelto come assistente direttamente da Flaminio Bertoni, che passò a miglior vita nel 1965, lasciando il posto appunto a Opron, incaricato di ristilizzare la AMI6.

Nel febbraio del 1969 la Francia fu tappezzata da grandi manifesti formato 6x3 che chiedevano *"cosa c'è di 8?"*, con divertenti giochi di parole che rimasero affissi fino al successivo mese di marzo, quando l'AMI8 fece il suo debutto ufficiale al **Salone dell'Auto di Ginevra.**

Il successo fu immediato e duraturo: la nuova linea e la plancia totalmente rinnovata, in parte ispirata a quella della **Dyane** (aeratori e cruscotto) e che in parte anticipava la nuova **GS**, presentata l'anno successivo (maniglie ed alcuni comandi secondari) piacquero al grande pubblico.

La nuova "8" portò la produzione della famiglia delle *AMI* **oltre la soglia del milione e mezzo di pezzi** per attestarsi intorno ad un milione e ottocentocinquantamila alla fine della produzione, avvenuta nel 1978 per la berlina e l'anno successivo per la Break.

Una menzione particolare la merita la versione più potente delle AMI: la **Super,** dotata di motore a 4 cilindri boxer di un litro di cilindrata che lanciava la vettura intorno ai 150 km/h di velocità massima, con consumi relativamente ridotti grazie alla massa leggera dell'insieme.

L'AMI **Super,** come l'**AMI8**, fu prodotta nelle versioni Berlina, Break e "Service", ovvero una Break a due porte disponibile sia chiusa che vetrata, pensata come veicolo commerciale leggero.